Die Beendigung des Heuerverhältniſſes

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der juriſtiſchen Doktorwürde

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Kurt Ehlers

Referendar aus Hamburg

Marburg 1932

Gedruckt in der Wailandtſchen Druckerei A.-G., Aſchaffenburg a. Main

Meinen lieben Eltern

in herzlicher Dankbarkeit

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Als Dissertation von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
angenommen am 10. März 1932

1. Berichterstatter Prof. Dr. Schulz-Schaeffer.
2 Berichterstatter Prof. Dr. Erich Jung.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555603_0150

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung

§ 1. Quellen des Heuerrechts . . . 5

I. Teil: Die Beendigung des Heuerverhältnisses.

I. Allgemeines

§ 2. 9

II. Die Arten der Beendigung des Heuerverhältnisses.

A. Die Beendigung im Regelfall.

§ 3. Beendigung der Reise 14

§ 4. Ablauf der bestimmten Zeit . . 17

§ 5. Ordentliche Kündigung . . . 21

B. Die vorzeitige Beendigung des Heuerverhältnisses.

1. Infolge eines bestimmten Ereignisses ohne Willen der Parteien.

§ 6. Tod des Schiffsmanns 32

§ 7. Verlust des Schiffes 34

2. Durch einseitige Erklärung (vorzeitige Kündigung)

a) § 8. Allgemeines 38

b) Vorzeitige Kündigung des Reeders

§ 9. Die begründet vorzeitige Kündigung 40

§ 10. Die unbegründet vorzeitige Kündigung 51

c) § 11. Die vorzeitige Kündigung seitens des Schiffsmanns 59

3. § 12. Durch Vereinbarung der Parteien 73

C. Beendigung des Heuerverhältnisses in besonderen Fällen

1. Bei Erkrankung des Schiffsmanns

§ 13. Auf welche Weise wird bei Erkrankung des Schiffsmanns das Heuerverhältnis beendet? . . 76

§ 14. Fürsorgeansprüche des Schiffsmanns 85

2. Bei Veräußerung des Schiffes (§ 15) . . 94

III. Besondere Pflichten und Rechte des Schiffsmanns nach der Beendigung des Heuerverhältnisses

A. § 16. Pflichten 100

B. Rechte.

1. Rückbeförderungsanspruch des Schiffsmanns

§ 17. Rückbeförderungsanspruch nach der Seemannsordnung 101

§ 18. Rückbeförderungsanspruch nach dem Tarifvertrag 109

2. § 19. Anspruch auf Abmusterung, Ausstellung einer Dienstbescheinigung und eines Führungszeugnisses . 111

II. Teil: Beendigung des festen Anstellungsverhältnisses.

§ 20. Entstehung und Wesen des festen Anstellungsverhältnisses . . . 118

§ 21. Beendigung des jeweiligen Arbeitsverhältnisses des festangestellten Schiffsoffiziers . . . 125

§ 22. Beendigung des festen Anstellungsverhältnisses 127

Abkürzungen 133

Literaturverzeichnis 136

Einleitung.

§ 1. *Quellen des Heuerrechts.*

Das Heuerrecht iſt ſeinem Weſen nach ein Beſtandteil des Arbeitsrechts; ſeine ſyſtematiſchen Beziehungen zum allgemeinen Arbeitsrecht beſtehen jedoch noch nicht ſehr lange. Bis vor kurzem wurde das Heuerrecht ausſchließlich als Zweig des Seerechts angeſehen. Dieſer Zuſammenhang iſt ſehr alt und durch die Rechtsentwicklung begründet. Schon in den älteſten abendländiſchen Seerechten finden ſich heuerrechtsliche Beſtimmungen[1]) und durch Jahrhunderte iſt das Heuerrecht im Gefolge des Seerechts fortentwickelt worden[1]); alle bedeutenden ſeerechtlichen Kodifikationen enthalten einen Abſchnitt über die Verhältniſſe der Schiffsleute. So erklärt es ſich auch, daß das Heuerrecht ſeine erſte einheitliche Regelung in Deutſchland (übrigens als erſter Zweig des Arbeitsrechts) im Abſchnitt des 4. Buches des Allgemeinen deutſchen Handelsgeſetzbuchs (ADHGB.) gefunden hat. Dieſer enge ſyſtematiſche Zuſammenhang wurde erſt gelöſt, als unmittelbar nach Gründung des Reiches ſich das Bedürfnis einer umfaſſenden Regelung des Heuerrechts geltend machte, für eine Umwandlung des übrigen Handelsrechts aber noch keine Veranlaſſung beſtand. Die Vorſchriften über die Schiffsleute wurden deshalb aus dem ADHGB. entfernt und nach gründlicher Umbildung und Ergänzung in einem beſonderen Geſetz, der Seemannsordnung vom 27. XII. 1872 (S.O. v. 1872) zuſammengefaßt.[1a])

Ein Vierteljahrhundert ſpäter ſtellte ſich ſchon die Notwendigkeit ein, die S.O. gänzlich umzuwandeln; denn die bisherigen Vorſchriften wurden den tatſächlichen Verhältniſſen nicht mehr gerecht, da dieſe durch die Verdrängung der Segelſchiffe durch die Dampfſchiffe und ſowie den damit zuſammenhängenden Sieg der Linienfahrt über die Trampfahrt gänzlich verändert waren.[2]) Nach langen techniſchen Vorarbeiten kam ſchließlich die geltende Seemannsordnung zustande (S.O. oder S.O. v. 1902)[2a]) die am 2. Juni 1902 erlaſſen wurde. Sie gilt heute nicht mehr in ihrer urſprünglichen Fassung. 1904 wurden die Beſtimmungen über die Fürſorgepflicht des Reeders verändert, 1927 wurden die Schiffsleute der öffentlichen Krankenfürſorge unterſtellt und die Fürſorgepflicht des Reeders auf die Zeit beſchränkt, die ſich der Schiffsmann an Bord oder im Ausland befindet. Weitere

1) Vgl. die Seerechte des Mittelalters und der früheren Neuzeit in Engelbrecht, Corpus iuris nautici. Vgl. auch Langenbeck u. Pöhls.

1a) Mot. 1872 Allg. am Anfang.

2) Mot. 1902 Allgemeine Vorbemerkung und Bem. zum 3. Abſchnitt.

2a) Vgl. Anlagen zu Mot. 1902.

Veränderungen brachten die Geſetze vom 24. XII. 1929[3]) betr. das int. Uebereinkommen über Gewährung einer Entſchädigung bei Arbeitsloſigkeit infolge Schiffsbruchs und vom 24. VII. 1930 betr. das int. Uebereinkommen über den Heuervertrag der Schiffsleute[4]), die die auf den int. Arbeitskonferenzen von Genua 1920 und Genf 1926 beſchloſſenen Uebereinkommen ratifizierten und die §§ 28 Abſ. 3, 74 Abſ. 1 Ziff. 5 u. 69 S.O. entſprechend umwandelten.[5]) In dieſer Geſtalt gilt die S.O. heute.

Wenn auch die S.O. eine umfaſſende Kodifikation des Heuerrechts darſtellt, ſo iſt ſie doch nicht deſſen einzige Quelle. Als weitere Rechtsquelle kommen vor allem die für die Seeſchiffahrt geltenden Tarifverträge in Betracht. Das Tarifweſen iſt zwar erſt nach dem Krieg in der Seeſchiffahrt überall und völlig zur Herrſchaft gelangt, es war aber vorher dort nicht gänzlich unbekannt.[6]) Denn es war den jahrelangen Bemühungen der seemänniſchen Verbände ſchon in dem erſten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts gelungen, Tarifverträge mit den Flensburger und Lübecker Reedern abzuſchließen.[6]) Aber erſt nach den Revolutionstagen von 1918, die eine allgemeine Einführung des Tarifweſens zur Folge hatten, wurde in der Seeſchiffahrt der erſte Tarifvertrag am 3. XII. 1918 zwiſchen dem Zentralverein deutſcher Rheder (jetzt Verband deutſcher Reeder) und den verſchiedenen ſeemänniſchen Verbänden unter dem Titel „Heuerſätze und Arbeitsbedingungen für deutſche Seefrachtſchiffe" geſchloſſen.[6]) Ihm wurden ſchon am 31. XII. 1918 Heuerſätze und Arbeitsbedingungen für die Besatzungen deutſcher Seeſchlepper und -leichter zur Seite geſtellt. Beide Tarifverträge ſind mehrfach unter verſchiedentlichen Erweiterungen und Umwandlungen erneuert worden. In der Inflationszeit ſind die Beſtimmungen über geldliche Bezüge herausgenommen und in beſondere Verträge, die ſog. „Heuerſätze" verwieſen worden.[6]) Außerdem ſind auch noch verſchiedene Zuſatzverträge abgeſchloſſen worden. Heute gelten für die Seeſchiffahrt folgende Tarifverträge:

a) Manteltarif für deutſche Seefracht- und Paſſagierſchiffe über 100 Br.R.T. (ſchlechthin MT.) vom 10. X. 1931 nebſt den Heuerſätzen für Seeſchiffe über 100 Br.R.T. vom 10. X. 1931 ſowie den Zuſatzverträgen für die Paſſagierſchiffahrt und den Seebäderdienſt;
b) Anſtellungsbedingungen für die Kapitäne der deutſchen Seeſchiffe über 100 Br.R.T. vom 20. X. 1931.
c) Manteltarif für deutſche Seeſchlepper und Seeleichter (Schl. TV.) nebſt den Heuerſätzen für die Beſatzungen deutſcher Seeſchlepper und Seeleichter ſowie dem Zuſatzvertrag für Bergungsfahrzeuge vom 10. X. 1931.

3) R.G.Bl. 1929 Teil II S. 759. Vgl. Literaturverzeichnis unter V.
4) R.G Bl. 1930 Teil II S. 987.
5) Fehlinger im Arbeitsrecht 1927 S. 258; N.Z. f. AR. 1930, Spt. 1907, 108, 566, 1926 Spt. 238, 1928 Spt. 500.
6) P. Ehlers, S. 1—7.

Alle diese Tarifverträge sind vom Reichsarbeitsministerium für allgemein verbindlich erklärt[6a]) ihre Normativbestimmungen gelten also nach § 2 Tarifvertragsordnung nicht nur für die Angehörigen der Tarifparteien, sondern auch für jeden nichtorganisierten Reeder oder Schiffsmann, der einen Heuervertrag in Bezug auf ein deutsches Seefracht- oder Passagierschiff oder Bergungsfahrzeug oder einen deutschen Seeschlepper oder -leichter abschließt. Die Bestimmungen der Tarifverträge sind zwingendes Recht; nach § 2 Tar.Vert.O. und § 60 MT., § 43 Schl. TV. sind abweichende Vereinbarungen unwirksam; an ihre Stelle treten die entsprechenden tariflichen Bestimmungen. Der Erläuterung derTarifverträge dienen die von den Parteien außerdem noch abgeschlossenen Protokollvereinbarungen; es handelt sich hier nicht um selbständige Rechtsnormen, sondern nur um Richtlinien darüber, in welcher Weise einzelne nicht ohne weiteres klare tarifliche Bestimmungen auszulegen sind, also um eine authentische Auslegung des Tarifvertrages.[7])

Was den Inhalt der Tarifverträge anbetrifft, so beschränken sich diese nicht nur auf Bestimmungen über die heuerrechtlichen Fragen, deren Regelung die S.O. der Privatvereinbarung überlassen hat, sondern greifen auch mit ihren Vorschriften in die von der S.O. geregelten Materie ein und weichen dabei zum Teil, vor allem bezgl. Arbeitszeit und Vergütung von Ueberstunden recht erheblich von den entsprechenden Bestimmungen der S.O. ab. Da aber diese nach § 1 Abs. 2 S.O. zwingenden Charakter haben, ist es sehr fraglich, ob die abweichenden tariflichen Bestimmungen rechtswirksam sind. Die Praxis hat diese Schwierigkeit bislang kaum beachtet, sondern die Tarifbestimmungen so behandelt, als seien sie wirksam, das Reichsarbeitsministerium hat sie für allgemeinverbindlich erklärt[8]), das Tarifschiedsgericht (TSchG.) hat seine Rechtsprechung danach gerichtet, die Seemannsämter haben sie in alle Musterrollen aufgenommen[8]) und Reeder wie Schiffsleute haben sie befolgt im Glauben, sie seien wirksam.[8]) P. Ehlers[8]) ist der Ansicht, daß diese tariflichen Bestimmungen ursprünglich unwirksam gewesen seien, daß sie aber durch ihre dauernde Anwendung in der Praxis gewohnheitsrechtlich Wirksamkeit erlangt hätten; denn dadurch sei ein Gewohnheitsrecht dahingehend entstanden, daß Abweichungen des Tarifs von den Bestimmungen der S.O., wenn auch nicht schlechthin, so doch insoweit zulässig seien, als die allgemein anerkannten Tarifvorschriften solche enthielten.

Das ist m. E. nicht richtig. Denn zwingendrechtliche Bestimmungen können ihre Unabdingbarkeit nicht schon dadurch verlieren, daß Abweichungen bald in dieser, bald in jener Hinsicht in Gebrauch sind, sodaß von einer festen Uebung nicht gesprochen werden kann. Abweichungen des Tarifs von der S.O. können auf dem Wege der Ge-

6a) Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider; vgl. auch Akten über Tariffragen.
7) Sp. 269/29; 622/31.
8) P. Ehlers S. 13/14.

wohnheitsrechtsbildung nur dergeſtalt wirkſam werden, daß der Tarif lange Zeit hindurch von einer Vorſchrift der S.O. in derſelben, unverändert beibehaltenen Richtung abweicht und ſchließlich dahingehendes Gewohnheitsrecht entſteht, daß nicht Abweichungen ſchlechthin, wohl aber in dieſer Richtung zuläſſig werden. Dies iſt aber nur bei den abweichenden Beſtimmungen über Arbeitszeit und Ueberſtundenvergütung der Fall. Denn dieſe Abweichungen haben ſich ſeit Beſtehen der Tarife auf einer Linie bewegt, nämlich auf dem Wege zur Herabſetzung der Arbeitszeit bis auf 8 Stunden und Verringerung der ohne Ueberſtundenlohn zu verrichtenden Notarbeiten.[8a]) Daher ſind tarifliche Beſtimmungen wirkſam, wenn ſie von den §§ 35—39 S.O. inſoweit abweichen, als ſie die Zahl der Notarbeiten verringern oder die Arbeitszeit bis auf äußerſten Falls 8 Stunden herabſetzen.

Die übrigen abweichenden Beſtimmungen des Tarifvertrages ſind nicht ohne weiteres wirkſam.[9]) Jedoch iſt dies praktiſch von keiner großen Bedeutung, da es ſich dabei nur um geringfügige Abweichungen handelt; denn die meiſten Vorſchriften des Tarifvertrages, die ſcheinbar Aenderungen der S.O. enthalten, laſſen ſich bei näherer Betrachtung mit dieſer ſehr gut vereinigen. Weiter unten werden hierüber noch einige Worte zu ſagen ſein.

Außer der S.O. und den Tarifverträgen gelten für das Heuerrecht auch die allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundſätze, beſonders die Vorſchriften des BGB. über den Dienſtvertrag, ſoweit ſie nicht durch eine ſpezielle Beſtimmung der S.O. oder durch die beſondere Natur des Heuervertrages ausgeſchloſſen werden. Jedoch haben die bürgerlichrechtlichen Normen, vor allem §§ 611 bis 630 BGB. weit weniger Bedeutung, als manche Schriftſteller[9a]) ihnen beimeſſen; denn faſt alle heuerrechtlichen Fragen ſind durch Spezialvorſchriften geregelt und geben daher der Anwendung allgemeiner Grundſätze keinen Raum.

8a) Vgl. die Abſchnitte C. u. D. der Manteltarife ſeit 1918; außerdem §§ 10—26 M.T.
9) §§ 44, 41, 54 M.T. Vgl. P. Ehlers S. 13.
9a) Haerle § 16.

I. Teil

Beendigung des Heuerverhältnisses.

I. (§ 2) Allgemeines.

Der Heuervertrag iſt ein Dienſtvertrag zwiſchen dem Reeder und Schiffsmann, der dieſen zu Dienſten auf einem beſtimmten Schiff verpflichtet.[10]) Ebenſo wie der gewöhnliche Dienſtvertrag, die Pacht-, Miet- und ähnlichen Verträge unterſcheidet ſich der Heuervertrag von den übrigen ſchuldrechtlichen Verträgen, vor allem dem Kaufvertrag dadurch, daß er nicht eine oder mehrere dem Umfang nach feſtbeſtimmte Leiſtungen zum Inhalt hat, ſondern die Parteien verpflichtet, einander während einer gewiſſen Zeit fortlaufend eine Leiſtung zu erbringen[11]), die nicht in Teilleiſtungen zerlegt werden kann, ſondern ein einheitliches Ganzes bildet;; Gierke hat deshalb[12]) geſagt, daß bei dieſen Verträgen die Leiſtung nicht an einem oder mehreren beſtimmten Zeitpunkten, ſondern während eines Zeitraumes zu erbringen iſt. Während dieſes Zeitraumes, der Leiſtungszeit, der nicht notwendig mit Abſchluß des Vertrages beginnen muß, beſtehen beſondere Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien, wie ſie vorher und nachher nicht vorhanden ſind; es entſteht zwiſchen ihnen ein Leiſtungsverhältnis[13]); dieſes nennt man beim Heuervertrag Heuerverhältnis. Da dieſe Leiſtungsverhältniſſe, wie ſie außer beim Heuervertrag auch beim Miet-, Pacht- und Dienſtvertrag uſw. entſtehen, ſich durch eine gewiſſe Dauer auszeichnen, hat Gierke[14]) für ſie den Ausdruck „Dauerſchuldverhältniſſe“ geprägt und ſie unter dieſer Bezeichnung den vorübergehenden Schuldverhältniſſen, die bei anderen ſchuldrechtlichen Verträgen, vor allem dem Kaufvertrag zwiſchen den Parteien beſtehen, gegenübergeſtellt.

Das Heuerverhältnis beginnt nicht ſchon mit Abſchluß des Heuervertrages, ſondern erſt mit Dienſtantritt oder früheſtens mit der Anmuſterung des Schiffsmanns.[15]) Denn mit dieſem Zeitpunkt entſtehen die Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien, die ſeinen Inhalt bilden; die Hauptleiſtungspflichten des Schiffsmanns, nämlich[16]) die Pflicht, Schiffsdienſte zu leiſten (Dienſtleiſtungspflicht), Dienſtbefehlen der

10) Löwe, § 69 Anm. 1; Vorbem. vor Abſchnitt III, Pappenheim, Geſchl.-Entw. S. 173, in LZ. 1915 S. 1624/27.
11) Gierke S. 357/359; vgl. auch S. 388; Gſchnitzer S. 394/395.
12) Gierke S. 357.
13) Gſchnitzer S. 394/395; Gierke S. 388 u. 363/364.
14) Gierke S. 388.
15) Gierke S. 387/388; Gſchnitzer S. 395.
16) Wüſtendörfer S. 663 vgl. hierzu §§ 34 32 u. 85 S.O.

Vorgeſetzten unbedingt zu gehorchen (Gehorſamspflicht), bis zur Abmuſterung an Bord zu bleiben und das Schiff nicht ohne Erlaubnis zu verlaſſen (Bordanweſenheitspflicht), den Vorgeſetzten mit der ſchuldigen Achtung zu begegnen (Achtungspflicht) und gegen jedermann an Bord ein angemeſſenes Betragen zu beobachten (Pflicht zu angemeſſenem Betragen) beginnen erſt mit Dienſtantritt; die Hauptleiſtungspflicht des Reeders, dem Schiffsmann Heuer, Koſt und Logis zu gewähren, beginnt teils mit der Anmuſterung (Heuer), teils mit dem Dienſtantritt (Koſt und Logis).[17])

Die Dauer des Heuerverhältniſſes richtet ſich nicht nach dem Zeitpunkt der Erfüllung der Vertragsleiſtung, ſondern nach dem Eintritt beſonderer, davon unabhängiger Umſtände. Denn, wie oben ſchon dargelegt[18]), iſt beim Dauerſchuldverhältnis der Umfang der Leiſtung nicht der Menge, ſondern der Dauer der Leiſtungszeit nach beſtimmt, oder, wie Ehrenzweig[19]) ſagt, die Dauer des Schuldverhältniſſes richtet ſich nicht nach der Leiſtung, ſondern die Leiſtung nach der Dauer des Schuldverhältniſſes. Daher hören auch die meiſten der gewöhnlichen Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien auf, wenn ein die Dauer des Heuerverhältniſſes begrenzender Umſtand eintritt, d. h. wenn das Heuerverhältnis beendet wird (ſo vor allem die oben aufgeführten Hauptleiſtungspflichten des Schiffsmanns und die Pflicht des Reeders, Heuer zu zahlen.[20]) Die Dauer der Verpflichtung des Reeders, dem Schiffsmann Koſt und Logis zu gewähren, iſt nur aus praktiſchen Gründen bis zu der der Beendigung des Heuerverhältniſſes folgenden Abmuſterung erſtreckt worden.[21])

Unter beſonderen Umſtänden kommen nun außergewöhnliche Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien vor, die die Beendigung des Heuerverhältniſſes erheblich überdauern oder gar erſt bei dieſer entſtehen, ſo die Pflicht des Reeders für den kranken Schiffsmann zu ſorgen[21a]) oder bei Dienſtende den Schiffsmann zurückzubefördern oder in gewiſſen Fällen geldlich zu entſchädigen. Dieſe Rechtsbeziehungen haben jedoch keinen verlängernden Einfluß auf das Heuerverhältnis, da deſſen Dauer lediglich vom Eintritt jener beſonderen Umſtände, nicht aber von der Erfüllung der einzelnen Leiſtungspflichten abhängt.[22]) Man kann weiter ſagen, daß dieſe außerordentlichen Pflichten des Reeders, nicht zum Inhalt des Heuerverhältniſſes gehören; denn dieſes iſt nichts anderes als das Leiſtungsverhältnis, das der Heuervertrag für den Regelfall zu ſchaffen beabſichtigt. Die Beſtimmung des § 69 S.O. läßt deutlich erkennen, daß der Geſetzgeber auf demſelben Standpunkt geſtanden hat. Denn

17) §§ 44, 54, 55, S.O.
18) Oben § 2.
19) Ehrenzweig 6. Aufl (Kainz's Syſtem) § 350, zitiert bei Gſchnitzer S. 324.
20) Wüſtendörfer S. 668, Pappenheim S. 501, Loewe § 44, Anm. § 46 Anm. 1.
21) §§ 54, 55 S.O.; Komm.Ber. 1902 zu § 49.
21a) L. G. Bremen HGZ. 1911 Hbl. Nr. 21.
22) § 2 oben.

hiernach endet das Heuerverhältnis ſchon in dem Augenblick, in welchem das Schiff infolge eines beſonderen Zufalls verloren geht, obwohl der Schiffsmann mit dem Schiffsverluſt Anſprüche auf Rückbeförderung und Entſchädigung erwirbt. Daher iſt es nicht zu billigen, daß das Reichsgericht ſich in ſeiner Entſcheidung v. 18. I. 1922[22a]) auf den Standpunkt geſtellt hat, daß das durch den Heuervertrag zwiſchen Reeder und Schiffsmann entſtandene Rechtsverhältnis (alſo das Heuerverhältnis) trotz Beendigung des Heuervertrages fortdauere, bis der Reeder die ihm obliegende Rückbeförderungspflicht erfüllt hat. Der Fehler dieſer Entſcheidung liegt m. E. darin, daß das Reichsgericht einen Unterſchied zwiſchen Beendigung des Heuervertrages und Beendigung des Heuerverhältniſſes macht. Das iſt vermutlich darauf zurückzuführen, daß die S.O. von einer Beendigung des Heuervertrages ſpricht. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, daß ſie damit die Beendigung des Heuerverhältniſſes gemeint hat. Denn eine Beendigung des Heuervertrages iſt eine begriffliche Unmöglichkeit, da der Heuervertrag ein einmal von den Parteien vollzogener rechtsgeſchäftlicher Akt iſt, der wie ein räumlicher Gegenſtand ſeit ſeiner Schöpfung exiſtiert und keinerlei zeitliche Dimenſion hat, daher auch nicht beendet, ſondern nur aufgehoben werden kann. Ebenſowenig kann die S.O. an eine Beendigung der Geltungsdauer des Heuervertrages gedacht haben. Denn dann würde der Heuervertrag beiſpielsweiſe im Falle des § 69 S.O. mit dem Augenblick des Schiffsverluſtes jede Wirkungskraft verlieren und daher auch dem Schiffsmann keine über dieſen Zeitpunkt hinausgehenden Rechte, wie etwa den Anſpruch auf Rückbeförderung verſchaffen.

Zum Schluß iſt noch auf den Unterſchied zwiſchen der Beendigung des Heuerverhältniſſes und der Aufhebung des Heuervertrages einzugehen. Aus dem zuvor Geſagten ergibt ſich ſchon, daß es ſich hierbei um zwei verſchiedene Begriffe handelt, die um keinen Preis miteinander verwechſelt werden dürfen. Die Beendigung des Heuerverhältniſſes ſetzt dem zeitlichen Fortſchreiten dieſesVerhältniſſes eine Grenze; ſie läßt den Beſtand des Heuervertrages unberührt, ja, ſie beſtätigt ihn noch beſonders, da dadurch die Dauerleiſtung für erfüllt und damit der Hauptzweck des Vertrages für erreicht erklärt wird. Die Aufhebung des Heuervertrages beſeitigt hingegen den Heuervertrag, d. h. ſie ſtellt den Rechtszuſtand her, der von Anfang beſtanden haben würde, wenn der Heuervertrag nie abgeſchloſſen wäre. Da ein Heuerverhältnis nur beſtehen kann, wenn ein gültiger Heuervertrag vorhanden iſt, ſo beſeitigt die Aufhebung des Heuervertrages auch ein eventuell entſtandenes Heuerverhältnis; es liegt dann aber nicht eine Beendigung des Heuerverhältniſſes vor, da dieſe das Heuerverhältnis nur abſchließt, aber als eine Erſcheinung der Vergangenheit beſtehen läßt; die Aufhebung wiſcht vielmehr ſeine Erſcheinung völlig weg.

22a) Hans. RZ. 1922 S. 278.

In dieſem Zuſammenhange ſeien der Vollſtändigkeit halber noch die beiden Fälle erwähnt, in denen eine Aufhebung des Heuervertrages eintritt. Einmal kommt dabei die Anfechtung des Vertrages in Betracht, da nach § 142 BGB. derVertrag dadurch ex tunc nichtig, alſo aufgehoben wird. Die Anfechtung des Heuervertrages iſt in allen Fällen zuläſſig, die das BGB. vorſieht.

Ferner wird der Heuervertrag aufgehoben, wenn eine Partei zum Rücktritt berechtigt iſt und zurücktritt. Die S.O. ſieht in § 32 Abſ. 2 ein Rücktrittsrecht vor für den Fall, daß der Schiffsmann den Dienſtantritt länger als 24 Stunden verzögert, einerlei, ob ihn ein Verſchulden trifft oder nicht. Da durch den Rücktritt der Heuervertrag und mit ihm alle ſich daraus ergebenden Rechte des Schiffsmanns beſeitigt werden, hat dieſer nicht, wie Haerle irrtümlich annimmt[23]), einen Anſpruch auf Heuer für die Zeit von der Anmuſterung bis zum Zeitpunkt, an dem der Dienſtantritt hätte erfolgen ſollen.

Nun fragt ſich, ob den Parteien beim Heuervertrag auch das allgemeine geſetzliche Rücktrittsrecht wegen Unmöglichkeit und Verzuges gemäß §§ 325, 326 BGB. zuſteht. Es iſt unumſchränkt zuzulaſſen, ſoweit noch kein Heuerverhältnis entſtanden iſt, da ihm ſolange noch keine Spezialvorſchrift entgegenſteht. In dem ganzen Schrifttum über die Dauerſchuldverhältniſſe iſt jedoch die Frage ſehr umſtritten, ob es auch nach Entſtehung des Dienſtverhältniſſes (alſo nach Dienſtantritt) vorhanden oder ob es durch das Recht zur friſtloſen Kündigung abſorbiert iſt. Düringer-Hachenburg[24]) und Oertmann[25]) wollen das Rücktrittsrecht ſchlechthin neben dem friſtloſen Kündigungsrecht zulaſſen. Das Reichsgericht[26]), dem ſich neuerdings die Mehrzahl der Komentatoren angeſchloſſen hat[26a]), iſt dagegen der Anſicht, daß die Möglichkeit friſtloſer Kündigung den Rücktritt dann ausſchließt, wenn ein allgemeines friſtloſes Kündigungsrecht beſtehe, nicht aber dann, wenn nur in Einzelfällen gekündigt werden könne[27]) [28]); denn ein fragmentariſches Kündigungsrecht könne nie das allgemeine Rücktrittsrecht abſorbieren.

Endlich vertreten Gierke und Gſchnitzer[29]) die Anſicht, daß bei allen Dauerſchuldverhältniſſen der Rücktritt ſchlechthin ausgeſchloſſen ſei, wenn das Dauerſchuldverhältnis begonnen habe; denn der Rücktritt vom ganzen Vertrage trotz teilweiſe erfüllter Leiſtung ſei unzuläſſig, da der Gläubiger bei Schuldverhältniſſen auf Zeit nie an der bereits erbrachten Leiſtung kein Intereſſe haben könne; ein Rück-

23) Haerle S. 30.
24) Düringer-Hachenburg, HGB. Vorbem. 18 vor § 59.
25) Oertmann, § 628 Anm. 4; Oertmann, Arbeitsvertragsrecht S. 131.
26) RGZ. Bd. 92 S. 158, Bd. 105 S. 167; JW. 1911 S. 106 Nr. 40 1912 S. 73,
26a) Staudinger § 626 Anm. VIII; Planck § 626 Anm. 6; RGR. Komm. § 626 Anm. 3; Titze, Unmöglichkeit S. 296, Anm. 10; Titze in Ehrenberg II. S. 702/703; Hueck-Nipperdey S. 151.
27) RGZ. Bd. 105 S. 167.
28) Dies iſt beim Heuerverhältnis der Fall, vgl. § 70, 74, S.O.
29) Gierke S. 387—391; Gſchnitzer S. 385—394.

tritt für die Zukunft gleiche aber der friſtloſen Kündigung völlig und könne daher nicht als beſondere Rechtserſcheinung angeſprochen werden.[30])

Es erübrigt ſich, ſich näher mit dieſen verſchiedenen Anſichten auseinanderzuſetzen, da dem Gierke'ſchen Standpunkt aus einem anderen völlig durchſchlagenden Grunde der Vorzug gegeben werden muß. Ein Teilrücktritt für die Zukunft iſt nicht möglich, da der Rücktritt nicht das Heuerverhältnis beendet, ſondern den Heuervertrag ganz oder zum Teil aufhebt[31]) und daher auch das Dauerſchuldhältnis inſoweit nicht nur für die Zukunft, ſondern auch in der Vergangenheit beſeitigt. Denn ein Teilrücktritt iſt bei Dauerſchuldverhältniſſen nur in der Weiſe denkbar, daß der Vertrag aus mehreren ſelbſtändigen Teilen beſteht und ein Teil desſelben aufgehoben wird. Ein Rücktritt vom ganzen Vertrage trotz teilweiſe erbrachter Leiſtung iſt nicht möglich, da die eine zeitlang erbrachte, vor Ablauf der Leiſtungszeit beendete Dauerleiſtung nicht als Teilleiſtung im Sinn der §§ 325, 326 BGB. anzuſehen iſt. Denn der Umfang der ganzen Leiſtung iſt nicht der Menge, ſondern der Leiſtungszeit nach beſtimmt, ſodaß bei vorzeitigem Aufhören der Leiſtungszeit die bisher erbrachte Leiſtung die Geſamtleitung, alſo nicht eine Teilleiſtung darſtellt. Hinzu kommt noch, wie Gſchnitzer auch ausführt[32]), daß der nach §§ 325, 326 BGB. erforderliche Fortfall des Intereſſes fehlt.

Man kommt alſo zu dem Ergebnis, daß ein Rücktritt vom Heuervertrag nur möglich iſt, ſolange das Heuerverhältnis noch nicht entſtanden iſt, d. h. ſolange der Schiffsmann ſeinen Dienſt noch nicht angetreten hat.

30) Gſchnitzer S. 387/388.

II. *Die Arten der Beendigung des Heuerverhältnisses.*

A. Im Regelfall.

§ 3. Beendigung der Reise.

Die Ereigniſſe, deren Eintritt das Heuerverhältnis enden laſſen, können verſchiedener Natur ſein, z. B. Zeitablauf, einſeitige Erklärung einer Partei (Kündigung) etc. Die Endigungsgründe ſcheiden ſich in ordentliche und außerordentliche; jene treten bei normalem Ablauf des Heuerverhältniſſes im Regelfall ein, dieſe hingegen nur unter beſonderen Umſtänden. Die ordentlichen Beendigungsgründe ſind Vollendung der Reiſe, für die ſich der Schiffsmann verheuert hat, Ablauf der im Vertrag beſtimmten Zeit und ordnungsmäßige, befriſtete Kündigung, wenn der Vertrag auf unbeſtimmte Zeit abgeſchloſſen iſt. Je nachdem, welche Beendigungsart für das Heuerverhältnis im Vertrage vorgeſehen iſt, unterſcheidet man zwiſchen Heuerverhältniſſen oder (wie man im täglichen Leben ſagt) Anheuerung „auf Reiſe", „auf beſtimmte Zeit" oder „auf unbeſtimmte Zeit".[32a])

Die Anheuerung auf Reiſe war früher die gewöhnliche Art der Heuerung; heute kommt ſie nur noch in ſeltenen Fällen vor; früher war jede Reiſe ein langwieriges, völlig ſelbſtändiges Unternehmen, für das jedesmal neue Mannſchaft angeheuert wurde, heute hingegen ſtehen die einzelnen Reiſen in innerem Zuſammenhang und folgen raſch aufeinander.[32a])

Bei Anheuerung auf Reiſe endet das Heuerverhältnis, wenn die im Vertrag beſtimmte Reiſe oder Reiſen vollendet ſind (§ 66 S.O.). Die Reiſe endet, falls im Vertrag ein beſonderer Endhafen angegeben iſt, mit dem Augenblick, in welchem das Schiff dieſen Hafen erreicht (§ 28 Abſ. 2 S.O.).

Fehlt im Heuervertrag eine ſolche Beſtimmung, ſo dauert das Heuerverhältnis bis zur Beendigung der nach Vollendung der Ausreiſe und eventueller Zwiſchenreiſen[33]) angetretenen Rückreiſe; Rückreiſe iſt aber die Reiſe, die das Schiff wieder in den Ausreiſehafen führt.[34]) Welcher Hafen iſt nun als Ausreiſehafen anzuſehen? § 28 Abſ. 2 nimmt Bezug auf die Beſtimmung des § 14, daß der Ausreiſehafen in

31) RGZ. Bd. 83 S. 400; Bd. 90 S. 930.
31a) Gierke S, 391 ff., Gſchnitzer S. 387—390.
32) Vgl. § 2 oben; Gſchnitzer S. 385—394.
32a) Vgl. auch Mot. 1902 allgemeine Vorbemerkung und Vorbemerkung vor dem 3. Abſchnitt.
33) § 66 Abſ. 1.
34) § 28 Abſ. 2, § 66 Abſ. 2 Satz 1 S.O.

der Musterrolle eingetragen werden muß. Hieraus hat das HOLG.[34a]) in zwei älteren Entscheidungen geschlossen, daß als Ausreisehafen der Hafen anzusehen sei, der als solcher in der Musterrolle eingetragen ist. Diese Begriffsbestimmung ist jedoch unrichtig. Denn ein fälschlicherweise als Ausreisehafen in der Musterrolle bezeichneter Hafen wird durch diese Eintragung nicht zum Ausreisehafen, da die Eintragung in die Musterrolle nur Beweiswirkung hat, aber die materielle Rechtslage nicht zu verändern vermag.[35]) § 28 Abs. 2 hat durch die Bezugnahme auf § 14 auch den eingetragenen Hafen nicht zum Ausreisehafen machen wollen, sondern nur darauf hinweisen wollen, daß der Ausreisehafen sich in den meisten Fällen aus der Musterrolle ergibt.

Man muß den Begriff „Ausreisehafen" vielmehr streng wörtlich auslegen. Dieser soll den Hafen bezeichnen, von dem das Schiff seine Ausreise tatsächlich angetreten hat, d. h. die einzelnen in Betracht kommenden Reisen begonnen sind.[36]) Bei der Linienfahrt ist dieser Hafen leicht festzustellen; es ist derjenige der beiden Endhäfen der Linie, in dem das Schiff stationiert ist oder von dem es seine Ausreise regelmäßig aus anzutreten pflegt.[36]) Bei der Trampfahrt jedoch sind die einzelnen Reisen oft garnicht von einander zu scheiden; hier beginnt eine neue Reise, wenn das Schiff eine neue Fahrt antritt, die nicht mehr in wirtschaftlichem Zusammenhang mit den vorhergehenden steht, d. h. wenn eine neue Einheit verschiedener Frachtfahrten beginnt.[37]) In der Regel wird das Schiff seine Ausreise tatsächlich von dem im Heuervertrag (Reise von X nach Y) oder in der Musterrolle bezeichneten Ausreisehafen angetreten haben, sodaß man diesen ohne Schwierigkeit nachweisen kann. Nur in Ausnahmefällen, etwa wenn das Schiff den in Heuervertrag oder Musterrolle Ausreisehafen genannten Hafen auf der betreffenden Reise garnicht berührt hat, muß man den wirklichen Ausreisehafen nach der oben erwähnten Definition bestimmen. In diesem Falle kann jedoch ein im Heuervertrag oder in der Musterrolle genannter Hafen als vereinbarter Endhafen[38]) angesehen werden, wenn den Umständen nach anzunehmen ist, daß die Parteien durch die Erwähnung dieses Hafens einen besonderen, mit dem Ausreisehafen nicht identischen Endhafen haben festlegen wollen; eine solche stillschweigende Abrede ist aber nur anzunehmen, wenn das Schiff den genannten Hafen auf seiner Rückreise nach seiner Order berühren soll.

Ausnahmsweise kann das auf Reise abgeschlossene Heuerverhältnis ohne besondere Vereinbarung eines Endhafens vor Erreichung des Ausreisehafens enden, wenn ein Schiff, das von einem deutschen nach einem nichteuropäischen Hafen gefahren ist, die Rückreise nicht in

---

34a) HOLG. in HGZ. 1907 H.Nr. 121; 1908 H.Nr. 102.
35) RG. in Höchstr. R. I. 1, S. 488; Pappenheim S. 446; Wüstendörfer S. 662. Haerle S. 24.
36) HOLG. in HGZ. 1923, H.-Nr. 29.
37) Sp. 102/26; 428/24.
38) Vgl. hier § 3 oben.

einem deutſchen, ſondern in einem Hafen Großbritanniens, des Kanals, der Nordſee, des Kattegats, des Sundes oder der Oſtſee beendet.[38a])

Es iſt jedoch erforderlich, daß die Reiſe dort tatſächlich beendet iſt, d. h. daß kein Zuſammenhang zwiſchen der beendeten und der nächſten Fahrt beſteht, es genügt nicht, daß der Kapitän die Reiſe für beendet erklärt.[39]) Außerdem muß der Kapitän den Schiffsleuten ſpäteſtens bei Ankunft in dem betreffenden Hafen erklären, daß die Reiſe dort ſchon endet. In dieſem Fall hat der Schiffsmann einen beſonderen Anſpruch auf Rückbeförderung nach dem Ausreiſehafen.

Erreicht das Schiff den Hafen, in dem die Reiſe endet, ſo kann der Schiffsmann noch nicht ſofort ſeinen Dienſt verlaſſen. Er kann vielmehr gemäß § 68 S.O. ſeine Entlaſſung erſt dann verlangen, wenn die Ladung gelöſcht, das Schiff gereinigt und feſtgemacht und die erforderliche Verklarung abgelegt iſt. Es erhebt ſich nun die Frage, welchen Einfluß dieſe Vorſchrift auf die Dauer des Heuerverhältniſſes hat. Pappenheim[40a]) und Loewe[41]) vertreten die Anſicht, daß § 68 das Heuerverhältnis nicht verlängere, ſondern nur den Schiffsmann zur Dienſtleiſtung über dieſes hinaus verpflichte. Gegen dieſe Anſicht ſpricht aber zunächſt der Wortlaut des Geſetzes; denn wollte dieſes nur einzelne Pflichten über das Ende des Dienſtverhältniſſes hinaus verlängern, ſo würde es geſtatten, daß der aus dem Dienſt entlaſſen würde und nur die fortdauernden Pflichten beſonders feſtſtellen, aber nicht ſchlechthin die Entlaſſung hinausſchieben. Außerdem wäre es unbillig, die Dienſtpflicht des Schiffsmanns zu verlängern, ſeine Rechte aber ſchon mit dem Heuerverhältnis enden zu laſſen. Will man aber dieſe Unbilligkeit vermeiden und auf Grund folgerichtiger Anwendung des § 68 dem Schiffsmann auch die ihm nach dem Heuervertrag zuſtehenden Rechte zuſprechen, ſo ergibt ſich, daß trotz nomineller Beendigung des Heuerverhältniſſes alle Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien fortbeſtehen, daß alſo faktiſch das Heuerverhältnis fortdauert, da dieſes nichts anderes iſt, als die Summe jener Rechtsbeziehungen. Da die formelle Beendigung des Heuerverhältniſſes dadurch ſinnlos wird, ſo kommt man zu dem Schluß, daß durch § 68 das Heuerverhältnis über die Zeit hinaus, zu der das Schiff den Endhafen erreicht, verlängert wird und erſt in dem Augenblick endet, mit dem der Schiffsmann die in § 68 genannten Arbeiten erledigt hat.[41a]) Dem kann man nun nicht entgegenhalten, daß bei Fortdauer des Heuerverhältniſſes der Schiffsmann auch gegen den Willen des Reeders im Dienſt bleiben könne, dieſes aber nicht dem Sinn des § 68 entſprechen würde. Denn die Verlängerung

38a) § 66 Abſ. 2 Satz 2 SO.
39) Loewe § 66 Anm. 2a; Pappenheim S. 546; Haerle S. 85.
40) Mot. 1902 zu § 63.
40a) Pappenheim S 549.
41) Loewe § 68 Anm.
41a) Eichholz S. 141.

des Dienſtes tritt nur ein, ſoweit die Erledigung der genannten Arbeiten von dem Schiffsmann verlangt wird. Ebenſo wird man dem Reeder nicht die Befugnis abſprechen können, jederzeit die Arbeiten für beendet zu erklären und damit das Ereignis herbeizuführen, bei deſſen Eintritt das verlängerte Heuerverhältnis von ſelbſt erliſcht.[42])

Die Vorſchrift des § 68 gilt jedoch nicht nur bei Anheuerung auf Reiſe. Denn ſonſt wäre es nicht zu erklären, warum ſie nicht in den § 66 aufgenommen, ſondern hinter die §§ 66 und 67 geſtellt iſt, die die Beendigung nicht nur des auf Reiſe, ſondern auch des auf beſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältniſſes regeln. Außerdem hätte ſich die S.O. auch des Ausdrucks „der für eine Reiſe geheuerte Schiffsmann" in § 68 bedient, hätte ſie die Vorſchrift in dieſem Sinn beſchränken wollen.[42a]) § 68 gilt ſtets dann, wenn das Ende des Heuerverhältniſſes zeitlich mit dem Ende der Reiſe zuſammenfällt. Irrig iſt die Anſicht, die vom HOLG.[42a]) und von Wüſtendörfer[42a]) vertreten iſt, daß § 68 zwar auch für Anheuerung auf beſtimmte Zeit, aber nicht für ſolche auf unbeſtimmte Zeit gilt. Denn es erklärt ſich aus der Entſtehungsgeſchichte der S.O., daß § 68 nur mit den Endigungsbeſtimmungen für die auf Reiſe und beſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältniſſe zuſammenſteht, da die entſprechenden Vorſchriften für die Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit ſpäter an anderer Stelle (§§ 27, 28 S.O.) eingeſchoben ſind, als die §§ 66, 67 u. 68 S.O. bereits längere Zeit in feſter Reihenfolge vorhanden waren.

§ 4.

Ablauf der beſtimmten Zeit.

Bei Anheuerung auf beſtimmte Zeit endet das Heuerverhältnis grundſätzlich erſt mit Ablauf der Zeit, die im Heuervertrag für ſeine Dauer feſtgeſetzt iſt. Jedoch können die Parteien vereinbaren, daß der Schiffsmann ſeinen Dienſt vor Ablauf dieſer Zeit verlaſſen, d. h. das Heuerverhältnis kündigen darf (§ 67 Abſ. 1)[43])

Anders kann dieſer Paſſus des § 67 Abſ. 1 nicht verſtanden werden. Unverſtändlich iſt daher die Erklärung, die der Geſetzgeber dieſer Beſtimmung gegeben hat. Nach dem Kommiſſionsbericht von 1902 zu § 62 ſoll dieſe Klauſel nämlich vor allem Abreden über die Verlängerung des Heuerverhältniſſes ermöglichen. Hierzu bedürfte es nicht einer beſonderen Vorſchrift; denn eine ſolche Verlängerung könnte als Erweiterung der beſtimmten Vertragszeit jederzeit zum Inhalt eines den urſprünglichen Heuervertrag inſoweit abändernden Vertrages gemacht werden, da die S.O. über die Dauer der Heuerverhältniſſe auf beſtimmte Zeit keine Beſtimmung getroffen haben und daher die Parteien hierüber freie Vereinbarungen treffen können.

42) Haerle S. 85; Wüſtendörfer S 679.
42a) Wüſtendörfer S. 679 und HOLG. in RGZ. 1928 A. 516.
43) Wittich S. 140.

Abgeſehen davon kann ſich aber aus § 67 Abſ. 2 garnicht ergeben, was der Kommiſſionsbericht aus dieſer Vorſchrift herausgeleſen hat. Denn § 67 verpflichtet den Schiffsmann „bis zum Ablauf der beſtimmten Zeit in Dienſt zu bleiben, wenn nichts anderes vereinbart iſt", d. h. durch Vereinbarung kann es erreicht werden, daß der Schiffsmann nicht ſolange im Dienſt zu bleiben braucht. Die Vereinbarung ſoll ſich alſo auf eine vorzeitige Beendigung des Heuerverhältniſſes, aber nicht auf deſſen Verlängerung beziehen. Dieſe Vereinbarung muß nicht ſchon bei der Anheuerung, ſondern kann auch noch ſpäter getroffen werden.[44])

Da die Dauer einer Reiſe häufig nicht mit Sicherheit im voraus zu berechnen iſt, kann es leicht geſchehen, daß die beſtimmte, nach der vorausſichtlichen Dauer der Reiſe berechnete Zeit abläuft, während ſich das Schiff auf hoher See befindet oder wenigſtens die Reiſe noch nicht vollendet iſt, ſodaß die Dienſte des Schiffsmanns daher nicht entbehrt werden können. Um die Schwierigkeiten, die ſich hieraus für den Reeder ergeben, zu vermeiden[44a]), beſtimmt § 67 Abſ. 2 Satz 1, daß der Schiffsmann ſeine Entlaſſung in dieſem Fall erſt im nächſten Hafen fordern kann, den das Schiff zum Löſchen und Laden anläuft (Löſch- und Ladehafen). Genau wie § 68 bewirkt auch dieſe Beſtimmung eine Verlängerung des Heuerverhältniſſes über den Ablauf der beſtimmten Zeit hinaus.[45]) Auch hier iſt nur der Schiffsmann, nicht der Reeder verpflichtet, das Dienſtverhältnis bis zum nächſten Löſch- und Ladehafen fortzuſetzen. Daher wird dies nicht ſchlechthin bis zur Erreichung eines ſolchen Hafens, ſondern nur bis zu dem Zeitpunkt verlängert, in dem der Reeder der Dienſte des Schiffsmanns nicht mehr bedarf.[45a] Auch in dieſem Fall kann der Reeder jederzeit erklären, der Eintritt des Ereigniſſes, das die Beendigung des Heuerverhältniſſes herbeiführt, ſei erfolgt.[46]) Iſt dies Ereignis aber bis zur Ankunft im nächſten Löſch- und Ladehafen nicht eingetreten, ſo erliſcht das Heuerverhältnis trotzdem mit Ankunft in dieſem Hafen. Als nächſter Löſch- und Ladehafen iſt nicht nur der nächſte Hafen anzuſehen, den das Schiff nach dem Zeitablauf zu dieſem Zweck anlaufen wird, ſondern auch der Hafen, in dem das Schiff zu dieſem Zeitpunkt zum Löſchen und Laden gerade liegt. Denn der Zweck des § 67 Abſ. 2 Satz 1 iſt es, dem Reeder die Arbeitskraft des Schiffsmanns ſolange zu erhalten, bis die Anheuerung eines Erſatzmannes möglich iſt.[47]) Das iſt aber auch in dem Hafen möglich, den das Schiff vor Zeitablauf angelaufen hat, wenn es ſich bei Zeitablauf noch dort befindet.[48])

---

44) Loewe § 67 Anm. 1.
44a) Mot. 1902 zu § 62.
45) Vgl. oben § 5 Schluß; Haerle S. 81. A.M. Pappenheim S. 544.
45a) Pappenheim S. 544.
46) Vgl. oben § 43 Schluß.
47) Mot. 1902 zu § 62.
48) Haerle S. 81.

Die Beſtimmung des § 67 Abſ. 2 Satz 1 iſt nicht zwingend, denn ſie gilt nur „mangels anderweitiger Vereinbarung“. Die Parteien können vereinbaren, daß das Heuerverhältnis in dieſem Fall nicht bis zur Erreichung des nächſten Löſch- und Ladehafens, ſondern bis zu einem anderen Zeitpunkt (etwa Ankunft im nächſten Hafen ſchlechthin), fortdauern ſoll.[49])

Iſt es dem Kapitän nicht möglich, in dem nächſten Löſch- und Ladehafen einen Erſatzmann anzuheuern und bringt er darüber eine Beſcheinigung des Seemannamtes oder, in Ermangelung eines ſolchen, der örtlichen Behörden bei, ſo muß der Schiffsmann den Dienſt bis zu dem Hafen, in welchem ein Erſatzmann zu bekommen iſt, jedoch nicht länger als 3 Monate fortſetzen.[50]) Das gilt auch, wenn die Parteien vereinbart haben, im Fall des § 67 Abſ. 2 Satz 1 das Heuerverhältnis bis zu einem anderen Zeitpunkt fortzuſetzen.[52]) Denn eine abweichende Vereinbarung iſt nur hinſichtlich des Satz 1 zugelaſſen; daher hat eine ſolche Vereinbarung nur die Wirkung, daß der vereinbarte Zeitpunkt an Stelle des im Geſetz beſtimmten tritt; im übrigen iſt dieſer Fall aber genau ſo zu behandeln, wie der Regelfall, d. h. Satz 2 gilt für den vereinbarten Hafen genau ſo wie für den Löſch- und Ladehafen. Denn Satz 2 iſt zwingendes Recht, da nicht ausdrücklich eine abweichende Vereinbarung zugelaſſen iſt (51, 52).

Der Schiffsmann iſt nur dann zur Fortſetzung des Dienſtes verpflichtet, wenn ihm eine Beſcheinigung des Seemannsamtes darüber vorgelegt wird, daß in dem betreffenden Hafen die Anheuerung eines Erſatzmannes unmöglich iſt. Der Kapitän muß außerdem in jedem weiteren Löſch- und Ladehafen, den das Schiff nach dieſem Zeitpunkt anläuft, eine Beſcheinigung des Seemannsamtes dafür beibringen, daß ſeine Bemühungen um einen Erſatzmann erfolglos waren.[52])

Haerle[53]) will dem Schiffsmann den Gegenbeweis gegen die Richtigkeit der Beſcheinigung zugeſtehen. Das iſt aber nur inſoweit zuläſſig, als der Schiffsmann ſich nicht unter Anbietung des Gegenbeweiſes weigert, den Dienſt fortzuſetzen. Wollte man dem Schiffsmann geſtatten, vor der Fortſetzung des Dienſtes den Gegenbeweis zu führen und zu dieſem Zweck eine langwierige Verhandlung vor dem Seemannsamt zulaſſen, ſo würde man das Gegenteil deſſen erreichen, was das Geſetz mit der Beſtimmung des § 67 Abſ. 2 S. bezweckt hat, man würde nämlich unleidliche Verzögerungen der Schiffahrt herbeiführen, ſtatt ſie fernzuhalten.

Auch in dieſem Fall § 67 Abſ. 2 Satz 2) bleibt das Heuerverhältnis über den Zeitpunkt hinaus beſtehen, in welchem das Schiff den erſten Löſch- und Ladehafen erreicht hat; denn der Ausdruck des Ge-

49) Wittich S. 141.
50) § 67 Abſ. 2 Satz 2.
51) Vgl. § 1 Abſ. 2 SO.
52) Wittich S. 141, S. 142.
53) Haerle S. 83.

ſetzes „Dienſt fortſetzen" kann garnicht anders verſtanden werden.[54]) Das Heuerverhältnis endet hier in dem Augenblick, in welchem dem Kapitän die Anheuerung eines Erſatzmannes möglich iſt, d. h. nicht ſchon mit dem Einlaufen in einen Hafen, in dem Erſatz zu haben iſt, ſondern erſt dann, wenn der Kapitän tatſächlich in der Lage iſt, zur Annahme eines neuen Mannes zu ſchreiten. Es iſt nicht nötig, daß das Schiff den Hafen, in dem Erſatzleute zu erhalten ſind, zum Löſchen oder Laden anläuft, ſoweit die Anheuerung ohne Verzögerung vor ſich gehen kann.[55]) Der Geſetzgeber[56]) iſt zwar von der Anſicht ausgegangen, daß Neuanheuerungen ohne weiteres nur in einem Löſch- oder Ladehafen möglich ſeien, aber dieſer Standpunkt hat keinerlei Ausdruck im Geſetz gefunden und hindert daher nicht das Geſetz ſo auszulegen, wie der mit dieſem verbundene Zweck es erheiſcht. Es wäre aber widerſinnig, das Heuerverhältnis fortdauern zu laſſen, wenn die Anheuerung eines Erſatzmannes ohne Verzögerung möglich iſt. Das Heuerverhältnis ſoll jedoch nicht länger als drei Monate fortgeſetzt werden; nach 3 Monaten erliſcht es, auch wenn ſich das Schiff auf hoher See befindet. Die 3 Monate ſind von dem Augenblick an zu rechnen, in welchem der Kapitän vom Schiffsmann ordnungsmäßig die Fortſetzung des Dienſtes verlangt.

Der Reeder bezw. der Kapitän kann ebenſo wie im Fall des Satz 1 das fortgeſetzte Heuerverhältnis jederzeit für beendet erklären, da nicht er, ſondern nur der Schiffsmann zur Fortſetzung des Dienſtverhältniſſes verpflichtet iſt. Für die Zeit, die das Heuerverhältnis über die Ankunft in dem erſten Löſch- oder Ladehafen hinaus verlängert wird, wird dem Schiffsmann die vertragliche Heuer um ein Viertel erhöht. Dieſer Anſpruch entſteht mit dem Augenblicke, in dem dem Schiffsmann die Verlängerung des Heuerverhältniſſes erklärt wird.[57])

Gegenüber dieſen zugunſten des Reeders geſchaffenen Beſtimmungen hat der Schiffsmann das Recht, die Fortſetzung des Heuerverhältniſſes bis zur Rückkehr in einen deutſchen Hafen, höchſtens aber auf 3 Monate zu verlangen, wenn er in einem deutſchen Hafen angeheuert iſt.[58]) Der Schiffsmann braucht dies Recht nicht innerhalb der im Vertrag beſtimmten Zeit geltend zu machen; es genügt, wenn er es bis zur Beendigung des Heuerverhältniſſes ausübt, alſo auch noch in der Zeit, die dieſes über den Ablauf der beſtimmten Zeit und über die Ankunft im erſten Löſch- und Ladehafen hinaus ausgedehnt wird. Macht der Schiffsmann von ſeinem Rechte Gebrauch, ſo dauert das Heuerverhältnis fort, bis das Schiff einen deutſchen Hafen anläuft oder in Ermangelung deſſen bis ſeit dem Verlangen des Schiffsmanns 3 Monate verfloſſen ſind. Der Schiffsmann hat im Gegenſatz

54) Haerle S. 82, 83; Pappenheim S. 544.
55) Haerle S. 83; A.M. Wittich S. 141.
56) Mot. 1902 zu § 62.
57) Haerle S. 83; Eichholz S. 141.
58) § 67 Abſ. 2 Satz 3.

zum Reeder nicht das Recht, das verlängerte Heuerverhältnis jederzeitig zu beenden.[59]) Hat er die Fortſetzung verlangt, ſo muß er auch bis zur Rückkehr in einen deutſchen Hafen, wenigſtens aber 3 Monate im Dienſt bleiben.

Fällt in einem der vorgenannten Fälle der Ablauf des Heuerverhältniſſes mit dem Ende der Reiſe zuſammen, ſo endet es erſt in dem Augenblick, in dem die in § 68 aufgezählten Arbeiten erledigt ſind, falls dieſe vom Schiffsmann verlangt werden.

§ 5.

Ordentliche Kündigung.

Beim Heuerverhältnis auf unbeſtimmte Zeit geſchieht die ordnungsmäßige Beendigung durch ordentliche, befriſtete Kündigung, d. h. der Erklärung einer Partei, das Verhältnis auf Grund eines ihr für jeden Fall zuſtehenden Rechtes unter Einhaltung einer vertraglich oder geſetzlich beſtimmten Friſt aufzuheben. Die S.O. enthält nur unvollkommene Beſtimmungen über die ordentliche Kündigung; die Lücken, die die S.O. dort gelaſſen hat, ſind neuerdings durch die Tarifverträge ausgefüllt worden (§ 39 MT. und § 31 Schl.T.). Im übrigen richtet ſich die Kündigung beim Heuerverhältnis nach den allgemeinen Regeln, die für die Kündigung ſchlechthin gelten.

Das Kündigungsrecht wird durch ſchriftliche Erklärung gegenüber dem anderen Teil ausgeübt.[60]) Es iſt nicht nötig, daß das Wort kündigen in der Erklärung gebraucht wird, es genügt, wenn die Erklärung nach allgemeiner Verkehrsanſchauung als Kündigung anzuſehen iſt. Der Schiffsmann kann ſeine Kündigung auch zu Protokoll des Kapitäns oder deſſen Vertreter erklären.[61]) Die Kündigung ſeitens des Reeders kann auch in der Form erfolgen, daß der Kapitän dem Schiffsmann die in ein Kündigungsbuch oder eine Liſte eingetragene Kündigung zum Eintrag einer Empfangsbeſtätigung vorlegt.[61]) Die Schriftform der Kündigung iſt erſt durch das Geſetz vom 24. VII. 1930[61]) eingeführt; da aber die ſtrenge Schriftform in der Schiffahrt praktiſch kaum durchführbar geweſen wäre, hat ſich der Geſetzgeber zu den beiden eben beſchriebenen Konzeſſionen zugunſten eines leichten und müheloſen Rechtsverkehrs gezwungen geſehen. Die Kündigung kann von den Vertragsparteien ſelbſt, alſo dem Reeder und dem Schiffsmann, oder von ihren hierzu ermächtigten Vertretern bezw. gegenüber dieſen Perſonen ausgeſprochen werden. Der Reeder läßt ſich hierbei meiſt durch den Kapitän vertreten, der ſowohl durch die generelle Ermächtigung des § 526 Abſ. 2 HGB. als auch durch die ausdrückliche Beſtimmung des § 28 Abſ. 4 u. 5 S.O. zum Ausſpruch und zur Entgegennahme von Kündigungen ermächtigt iſt. Außerdem

59) Eichholz S. 141.
60) § 27 Abſ. 3 in der Faſſung nach dem Geſetz vom 24. VII. 1930.
61) § 28 Abſ. 4 und 5 in der Faſſung des Geſetzes vom 24. VII. 1930.

gelten auch der Prokuriſt und der Generalhandlungsbevollmächtigte als hierzu generell vom Reeder ermächtigt[62]), dagegen nicht der Inſpektor oder leitende Maſchiniſt.[63]) Der Charterer gilt nur dann als ermächtigt, wenn er die Rechte und Pflichten aus dem Heuerverhältnis übernommen hat; dies iſt beim Zeitcharterer meiſt nicht der Fall.[64])

Die Kündigung darf nicht an eine Bedingung geknüpft werden. Es iſt eine im bürgerlichen Recht heiß umſtrittene Frage, ob eine bedingte Kündigung zuläſſig iſt oder nicht[65]); im Heuerrecht ſteht es jedoch außer Zweifel, daß eine Kündigung nicht bedingt ſein kann, da dies im ſchärfſten Widerſpruch zu dem wichtigen Grundſatz des Heuerrechts, der Herbeiführung klarer und eindeutiger Rechtsverhältniſſe ſtehen würde.[66])

Mit Zugang der Erklärung gilt die Kündigung als erfolgt. Die ordentliche befriſtete Kündigung beendet jedoch das Heuerverhältnis nicht ſofort mit Zugang der Erklärung, ſondern erſt mit Eintritt eines dieſem nachfolgenden Termins; denn ſie iſt, wie Gierke ſagt, Friſtſetzung für die Zukunft[67]) [68]) Der Termin kann nun dadurch beſtimmt ſein, daß er vom Ablauf einer beſtimmten Zeit oder Erreichen eines feſtbeſtimmten Tages oder Eintritt eines beſtimmten Ereigniſſes abhängt. Im erſten Fall ſpricht man ſchlechthin von einer Kündigungsfriſt, obwohl auch in den beiden anderen Fällen die Kündigung ebenfalls aufſchiebend bedingt iſt[68]); im zweiten Fall ſpricht man wohl auch ungenauerweiſe von einem Kündigungstermin.[69])

Die S.O. hat keine eingehende Regelung über die Kündigungsfriſt getroffen; ſie hat dies ausdrücklich der vertraglichen Abrede überlaſſen (nach § 28 Abſ. 3 ſoll im Heuervertrag eine Kündigungsfriſt angegeben werden) und ſich mit einigen Richtlinien begnügt.

So beſtimmt § 27 Abſ. 3, daß die im Heuervertrag vereinbarten Kündigungsfriſten oder die ſonſtigen vertragsbeendigenden Zeitbeſtimmungen für beide Vertragsparteien gleich ſein müſſen; andernfalls kann der Schiffsmann die dem Reeder zugebilligte Friſt für ſich in Anſpruch nehmen. Die Vereinbarung ungleicher Kündigungsfriſten iſt daher nicht ohne weiteres nichtig, ſondern ſolange wirkſam, als der Schiffsmann nicht von ſeinem Rechte Gebrauch macht.[70]) Mit Unrecht will Perels[71]) dem Schiffsmann dies Recht nicht zugeſtehen, wenn die abweichende Vereinbarung zu ungunſten des Schiffsmanns

---

62) § 49 HGB.; Sp. 493/23, 450, 188/24.
63) Sp. 493/23, 450, 188/24.
64) Sp. 291/26.
65) Für Zuläſſigkeit: RG. Warn. 1915 Nr. 103. Gegen Zuläſſigkeit: RGR. Komm. § 620 Anm. 2, § 565 Anm. 4.
66) P. Ehlers, S. 151; zweifelnd Sp. 353/24. Mot. 1902, Allg. Bemerkungen; Mot. 1872, Vorbemerkungen.
67) Gierke S. 380/81.
68) Staudinger Vorbem. IV vor § 620; Oertmann §§ 564, Anm. 2a, 565 Anm. 1. Gierke S. 380/81; Immerwahr, Kündigung S. 159.
69) Staudinger Vorbem. IV. 3./4. vor §§ 620 ff.
70) Haerle S. 84.

getroffen ist; für eine derartige Auslegung gibt § 27 Abs. 3 keinerlei Anhaltspunkt; außerdem kann gerade bei den heutzutage stark wechselnden wirtschaftlichen Verhältnissen eine bei Vertragsschluß zugunsten des Schiffsmanns vereinbarte Abweichung sich später zu seinen Ungunsten auswirken, z. B.[72]) ein Schiffsmann hat sich mit kurzer Kündigungsfrist verheuert, da z. Zt. des Abschlusses des Heuervertrages große Nachfrage nach Arbeitskräften bestand und der Schiffsmann daher ein Interesse an einer baldigen Beendigung des gekündigten Heuerverhältnisses hatte. Tritt nun später Arbeitslosigkeit ein, so wirkt sich die ursprünglich im Interesse des Schiffsmanns vereinbarte kurze Kündigungsfrist zu seinen Ungunsten aus, da bald nach Ausspruch der Kündigung der Dienst endet und er dadurch arbeitslos wird.

§ 28 Abs. 3 trifft Vorsorge für den Fall, daß im Heuervertrag keine Kündigungsfrist vereinbart und auch nicht in sonstiger Weise über die Beendigung des Heuerverhältnisses Bestimmung getroffen ist. In diesem Fall ist jede Partei berechtigt, in jedem Lösch- und Ladehafen unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 24 Stunden zurückzutreten.

Die Fassung des § 28 Abs. 3 enthält zwei erhebliche Unklarheiten. Zunächst ist es zweifelhaft, ob aus dem Worte „zurücktreten" entnommen werden muß, daß es sich bei dem Recht aus § 28 Abs. 3 nicht um ein Kündigungsrecht, sondern um ein Rücktrittsrecht handele, welches dadurch gerechtfertigt sei, daß der Heuervertrag infolge Fehlens einer Bestimmung über die Kündigungsfrist mangelhaft sei. Trotz des irreführenden Ausdrucks ist es den Umständen nach jedoch ausgeschlossen, daß § 28 ein Rücktrittsrecht hat einführen wollen. Denn es ist zwar theoretisch möglich, daß bei Dauerschuldverhältnissen eine Partei nach Beginn des Verhältnisses vom Vertrage zurücktritt, praktisch ist es aber schwer durchführbar, da beim Rücktritt der Vertrag hinfällig wird und beide Parteien sich das Geleistete zurückgewähren müssen.[73]) Außerdem müßte ein Rücktritt jederzeit möglich sein und dürfte nicht, wie es in § 28 geschieht, an Voraussetzungen geknüpft sein, die im Interesse der Durchführung der Reise, d. h. also der Erfüllung des aufzuhebenden Vertrages liegen (Rücktritt erst im nächsten Lösch- und Ladehafen). Schließlich spricht auch der von § 28 verwandte Ausdruck „Kündigungsfrist" dafür, daß § 28 nicht Rücktritt, sondern Kündigung im Auge hat. Weiter spricht § 28 davon, daß auch auf andere Weise als durch Kündigung über die Beendigung des Heuerverhältnisses Bestimmung getroffen werden kann. Der Gesetzgeber meint hiermit den Fall, daß das Heuerverhältnis bei Eintritt eines bestimmten Ereignisses, vornehmlich bei Erreichen eines Hafens enden soll.[74]) Es ist auf den ersten Blick nicht klar, auf welche Weise

71) Perels § 27 Anm. 8.
72) Eichholz S. 135 136.
73) Vgl. oben § 2; ebenfalls § 346 BGB.
74) Mot. 1902 zu § 26.

die Beſtimmung jenes Hafens erfolgen muß. Wäre der Hafen ſchon im Heuervertrag genannt, ſo würde es ſich nicht um ein Heuerverhältnis auf unbeſtimmte Zeit, ſondern um ein Heuerverhältnis auf Reiſe, nämlich für die Reiſe nach jenem Hafen handeln. Würde der Hafen während der Fahrt durch Vereinbarung zwiſchen den Parteien feſtgeſtellt, ſo läge eine Beendigung des Heuerverhältniſſes durch Vereinbarung vor; dies wäre aber keine ordentliche Beendigung, da ſie eine Uebereinſtimmung beider Parteien vorausſetzt, bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit das Ende des Heuerverhältniſſes wenn auch nicht beſtimmt, ſo doch durch eine Partei beſtimmbar ſein muß. Es iſt daher nur möglich, daß der Hafen, mit deſſen Erreichung das Heuerverhältnis enden ſoll, während der Fahrt von einer Partei beſtimmt wird. Dies iſt aber nichts anderes, als eine ordentliche Kündigung, da das Heuerverhältnis durch einſeitige Erklärung beendet wird, wenn auch die Auflöſung des Heuerverhältniſſes nicht mit Ablauf einer beſtimmten Zeit (Kündigungsfriſt), ſondern mit Eintritt eines beſtimmten Ereigniſſes erfolgt.[74a])

Wie die Beſtimmung des § 28 zeigt, hat die S.O. nähere Vorſchriften über die Befriſtung der ordentlichen Kündigung ausdrücklich der vertraglichen Abrede überlaſſen. Erſt die Tarifverträge haben hierüber einheitliche Regelung getroffen. Da § 39 MT. und § 30 Schl.T. die Richtlinien der §§ 28 Abſ. 3 und 27 Abſ. 3 S.O. einhalten, ergeben ſich die Vorſchriften über die Kündigungsfriſt ausſchließlich aus den Tarifverträgen. Nach § 39 kann das Heuerverhältnis unter Einhaltung einer 48ſtündigen Kündigungsfriſt zur Entlaſſung in einem deutſchen Hafen aufgehoben werden, den das Schiff zum Löſchen und Laden oder zu ſonſtigem beſtimmungsgemäß länger als 24 Stunden währenden Aufenthalt anläuft. Der Tarifvertrag hat ſich mit der Beſtimmung einer Kündigungsfriſt nicht begnügen können, ſondern dieſe recht komplizierte Regelung treffen müſſen, um in der Inflationszeit der Gefahr vorzubeugen, daß die Mannſchaften im Ausland, angelockt durch die wertbeſtändigen und höheren ausländiſchen Heuern, geſchloſſen kündigten und die deutſchen Schiffe deshalb im Ausland keine Leute mehr finden könnten.[75])

Es iſt zunächſt zu prüfen, was der Tarifvertrag unter einer „Kündigung zur Entlaſſung im nächſten deutſchen Hafen" verſtanden wiſſen will. Der tatſächliche Vorgang bedarf keiner Erläuterung. Der Schiffsmann ſoll nach Ablauf der 48ſtündigen Kündigungsfriſt erſt von Bord gehen dürfen bezw. von Bord geſchickt werden, wenn das Schiff einen der in § 39 MT. bezeichneten Häfen erreicht hat. Unklar iſt jedoch die juriſtiſche Bedeutung dieſer Beſtimmung. Das Tarifſchiedsgericht vertritt die Anſicht, daß ſie nur die Entlaſſung, d. h. die Beendigung des tatſächlichen Arbeitsverhältniſſes beträfe, das rechtliche Heuerverhältnis und deſſen Dauer aber nicht beeinfluſſe. § 39 MT. bezwecke

---

74a) Vgl. oben § 5 oben.

75) Sp. 89/25, 157/25, 198/25, 275/25, 266/25, 338/25; P. Ehlers S. 155.

nämlich nur, die Entlaſſung in anderen als den dort bezeichneten Häfen für unzuläſſig zu erklären, nicht aber das Heuerverhältnis bis zur Ankunft in einem ſolchen Hafen zu verlängern. Das Tarifſchiedsgericht hat zwar dieſe Anſchauung nicht eindeutig ausgeſprochen, ſie ergibt ſich aber aus den Folgen, die das Tarifſchiedsgericht eintreten läßt, wenn der Schiffsmann entgegen den Beſtimmungen des § 39 MT. entlaſſen wird. Denn es hat erklärt, die Vorſchriften des § 72 S.O. über die Anſprüche eines vor Ablauf des Heuerverhältniſſes entlaſſenen Schiffsmanns könnten in dieſem Fall nicht unmittelbar angewandt werden, ſondern nur im Wege der Analogie.[75a]) Das bedeutet aber, daß das Schiedsgericht die Entlaſſung entgegen § 39 MT. nicht als vorzeitige Kündigung aufgefaßt, ſondern annimmt, daß das Heuerverhältnis zur Zeit der unzuläſſigen Entlaſſung bereits erloſchen ſei.

Gegen die Anſicht des Schiedsgerichts beſtehen jedoch ſchwerwiegende Bedenken. Würde das Heuerverhältnis vor Ankunft in einem der in § 39 MT. bezeichneten Häfen erlöſchen, etwa mit Ablauf der Kündigungsfriſt, ſo würde der Schiffsmann oft längere Zeit Dienſt tun, trotzdem das Heuerverhältnis beendet ſei. Da er aber zur Fortſetzung des Dienſtes rechtlich verpflichtet iſt und daher auch billigerweiſe während des Dienſtes ſeine Bezüge weiter beziehen muß, ſo würden alle normalen Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien fortdauern, d. h. tatſächlich beſtände noch ein Heuerverhältnis. Da daher eine formale Beendigung des Heuerverhältniſſes 48 Stunden nach Ausſpruch der Kündigung keinen Sinn haben würde, ſo muß dieſes bis zur Entlaſſung, d. h. bis zur Ankunft in einem deutſchen Hafen, fortgeſetzt werden. Die Vorſchrift des § 39 MT., daß der Schiffsmann nur in einem der dort bezeichneten Häfen entlaſſen werden dürfe, ſetzt alſo nicht feſt, an welchem Ort die Entlaſſung zuläſſig iſt, ſondern bis zu welchem Zeitpunkt das Heuerverhältnis nach der Kündigung noch dauern ſoll. Hierfür ſpricht auch der Zweck des § 39 MT. Denn er iſt im Intereſſe des Reeders gegeben und ſoll dieſem die Arbeitskraft des Schiffsmanns ſolange erhalten, bis die Annahme eines Erſatzmanns möglich iſt.[75]) Wollte nun § 39 MT. lediglich die Entlaſſung, d. h. das Vonbordgehen des Schiffsmanns auf beſtimmte Häfen beſchränken, ohne das Heuerverhältnis entſprechend zu verlängern, ſo würde er nur dem Intereſſe des Schiffsmanns dienen; denn dieſem liegt ausſchließlich daran, nicht im Ausland an Land geſetzt zu werden, wo er von der Heimat weit entfernt iſt und mehr Schwierigkeiten als in der Heimat hat, eine neue Stellung zu finden. Dem Reeder wäre aber nicht gedient, wenn dieſe Beſtimmung nur die Entlaſſung an beſtimmten Orten verbieten, nicht aber das Heuerverhältnis bis zur Ankunft in den zuläſſigen Orten verlängern würde. Denn dem Reeder iſt es gleichgültig, wo der Akt der Entlaſſung ſtatt-

---

75a) Sp. 62/25, 73/25, 84/25, 182/25, 157/25, 89/25, 413/23, 98/25, 197/24, 137/24, 73/25, 197/24, 198/25, 338/25, 133/25, 258/25, 294/25, 371/25.

findet; ihm liegt vielmehr daran, daß das Heuerverhältnis nicht im Ausland beendet wird, wo nur ſchwer Erſatzleute zu finden ſind, ſondern bis zur Ankunft in der Heimat verlängert wird.

Man ſieht alſo, daß das Heuerverhältnis über die Dauer der Kündigungsfriſt hinaus fortdauert, wenn dieſe nicht während des Aufenthalts in einem der im § 39 genannten Häfen endet. Daher tritt die Beendigung des Heuerverhältniſſes in dieſem Fall nicht mit Ablauf der Kündigungsfriſt, ſondern mit Eintritt eines beſtimmten Ereigniſſes ein, nämlich der Ankunft des Schiffes in einem deutſchen Hafen, den das Schiff zum Löſchen und Laden oder zu ſonſtigem beſtimmungsgemäß länger als 48 Stunden dauernden Aufenthalt anläuft.[77a] Zunächſt iſt erforderlich, daß es ſich um einen deutſchen Hafen handelt. Gemäß einer Protkollvereinbarung[76]) ſind Danzig und Memel als deutſche Häfen in dieſem Sinne anzuſehen.

Ferner muß das Schiff dieſen Hafen zum Löſchen und Laden oder zu ſonſtigen beſtimmungsgemäß länger als 24 Stunden dauernden Aufenthalt anlaufen. Das Wort „beſtimmungsgemäß" bringt zum Ausdruck, daß es allein darauf ankommt, ob das Schiff ſich länger als 24 Stunden in dem betreffenden Hafen nach Order des Reeders oder mangels ſolcher nach Abſicht des Kapitäns aufhalten ſoll, nicht, ob es ſich entgegen dieſer Beſtimmung dort länger aufgehalten hat. Nach dieſer Vorſchrift wäre nun eine Entlaſſung der Schiffsleute in den beiden Endhäfen des Kaiſer-Wilhelm-Kanals Brunsbüttel und Holtenau in der Regel ausgeſchloſſen, da die meiſten Schiffe dort nur kurze Zeit während der Durchfahrt zu liegen pflegen, ohne zu löſchen oder zu laden. Da aber Holtenau und Brunsbüttel für manche Schiffe, beſonders in der Trampfahrt oft die einzigen deutſchen Häfen ſind, die ſie innerhalb mehrerer Monate paſſieren, ſo würde es eine große Härte für beide Parteien bedeuten, wenn dort keine Schiffsleute entlaſſen werden dürften.[76a]) Daher hat der Tarifvertrag von 1927 die Entlaſſung in Brunsbüttel und Holtenau für zuläſſig erklärt, wenn das Schiff drei Monate lang keinen deutſchen Löſch- und Ladehafen angelaufen hat und das Dienſtverhältnis ſpäteſtens 48 Stunden vor Abfahrt aus dem letzten vor Durchfahrt durch den Kanal angelaufenen Hafen gekündigt wird (§ 39 Abſ. 3 MT.).

Die Entlaſſung kann aber in einem der in § 39 bezeichneten Häfen nur vorgenommen werden, wenn ſeit der Kündigung 48 Stunden verfloſſen ſind. Dieſe Verbindung von Kündigungsfriſt und Endtermin findet ſich neuerdings auch ſonſt häufig im Dienſtrecht[76b]); allerdings wird der Endtermin meiſt durch ein beſtimmtes Datum, nicht durch den Eintritt eines beſonderen Ereigniſſes beſtimmt (Kündigung unter Wahrung einer Friſt von 2 Monaten auf den Schluß des Jahres). Verläßt das Schiff einen für die Entlaſſung geeigneten Hafen

76) Protokollvereinbarung zu § 2 von 1931.
76a) Vgl. hierzu P. Ehlers S. 155.
76b) Vgl. z. B. das Kündigungsſchutzgeſetz.

vor Ablauf der 48 Stunden, ſo iſt das Ereignis noch nicht eingetreten. Um Unklarheiten zu vermeiden, hat der Tarifvertrag noch ausdrücklich beſtimmt, daß in dieſem Fall die Entlaſſung erſt im nächſten, nach § 39 zuläſſigen Hafen vorgenommen, wie gefordert werden darf. Es iſt daher unzuläſſig, den Schiffsmann vor Ablauf der Kündigungsfriſt an Land zu ſchicken, auch wenn man ihm Heuer, Verpflegungs- und Schlafgeld für 2 Tage auszahlt.[77])

Das Heuerverhältnis endet bei ordentlicher Kündigung alſo in dem Augenblick, in dem das Schiff ſich in einem der in § 39 MT. genannten Häfen befindet und ſeit dem Ausſpruch der Kündigung mindeſtens 48 Stunden verfloſſen ſind.[77a]) Wird die Kündigung ſpäteſtens 48 Stunden vor der Ankunft in einem ſolchen Hafen ausgeſprochen, ſo erliſcht das Heuerverhältnis mit der Ankunft in dem Hafen; denn in dieſem Augenblick kann die Entlaſſung nach § 39 erfolgen. Fällt die Ankunft in dem Entlaſſungshafen aber mit dem Reiſeende zuſammen, ſo erliſcht das Heuerverhältnis nach § 68 S.O. erſt nach Erledigung der dort genannten Arbeiten, falls dieſe von dem Schiffsmann gefordert werden. Denn § 68 gilt auch bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit und wird durch die Vorſchrift des § 39 MT. in keiner Weiſe berührt.[77b])

Entläßt der Reeder den Schiffsmann in einem anderen als den in § 39 MT. bezeichneten Häfen, ſo liegt nicht eine Entlaſſung an unzuläſſigem Ort, ſondern eine vorzeitige unbegründete Kündigung vor. Denn mit der Entlaſſung muß das Heuerverhältnis ſein Ende finden[78]), dies iſt aber auf keinem anderen Wege möglich.[78a]) In dieſem Fall kann daher § 72 S.O. unmittelbar (nicht im Wege der Analogie) angewandt werden.

Der Reeder kann nun aber die Vorſchrift des § 39 nicht derart umgehen, daß er den Schiffsmann vor Ankunft des Schiffes in einem der dort genannten Häfen von Bord nimmt, anderweitig zurückbefördert und in einem deutſchen Hafen entläßt.[78b]) Denn in dieſem Fall würde der Schiffsmann in Wirklichkeit nicht erſt in dem Hafen, zu dem er zurückbefördert wird, ſondern ſchon in dem ausländiſchen Hafen entlaſſen, in dem er von Bord genommen wird. Der Ausdruck „Entlaſſung“ des § 39 ſoll nämlich die Entlaſſung von Bord bezeichnen, d. h. die Beendigung des tatſächlichen Arbeitsverhältniſſes auf dem betreffenden Schiff. Da der Schiffsmann aber nur zu Dienſten auf dieſem Schiff angeheuert iſt, ſo kann ſie nur in der Weiſe er-

77) Sp. 188/26, 215/26, 71/26.
77a) P. Ehlers S. 162.
77b) Vgl. oben § 3 Schluß.
78) Es wäre unſinnig, das Heuerverhältnis fortlaufen zu laſſen; vgl. hiezu unten § 9.
78a) Eine ordentliche Kündigung iſt nicht ausgeſchloſſen, da der Schiffsmann nicht mehr in einem der in § 41 M.T. genannten Häfen v. Schiff entlaſſen werden kann, vgl. ebenfalls unten § 9.
78b) Sp. 359/24.

folgen, daß der Schiffsmann von Bord geschickt wird[72b]) Da § 39 unter „Entlassung" nur die Entlassung von Bord verstanden wissen will, ergibt sich auch daraus, daß § 39 die Entlassung nur an solchen Plätzen für zulässig erklärt, an denen sich das Schiff im Zeitpunkt der Entlassung befindet.

Die tariflichen Vorschriften über Kündigungsfrist und Kündigungstermin gelten nicht, soweit das Kündigungsschutzgesetz Anwendung Angestelltenversicherungsgesetzes versicherungspflichtig sind oder sein würden, wenn ihr Jahresgehalt die in § 3 AVG. genannten Beträge nicht überstiege. § 1 Abs. 2 Ziff. 7 AVG. rechnet hierzu außer den Schiffsoffizieren die Verwalter, Verwalterassistenten sowie die anderen in ähnlich gehobener Stellung befindlichen Schiffsleute. Als solche sind alle Schiffsleute anzusehen, die offiziersähnliche Stellungen einnehmen[79]), d. h. die im Bordbetrieb den Offizieren näher stehen als den Unteroffizieren und Mannschaften[79]); das kommt vor allem dadurch zum Ausdruck, daß sie ähnliche Uniform wie die Offiziere tragen, in der Messe essen, in leitender oder selbständig verantwortlicher Stellung beschäftigt sind, eine Heuer erhalten, die sich in Höhe der Offiziersheuern bewegt.[79]) Außer für den Verwalter und Verwaltungsassistenten gilt hiernach das Kündigungsschutzgesetz auch für Zahlmeister, Elektriker[79]), Funker[79a], Dolmetscher sowie Oberstewards und Oberköchen auf Passagierdampfer.[79]).

Das KSchG. kommt nur zur Anwendung, wenn ein solcher Angestellter nach Vollendung des 25. Lebensjahres fünf Jahre lang bei einem Reeder oder dessen Rechtsvorgängern beschäftigt gewesen ist.

Als Rechtsvorgänger ist der frühere Arbeitgeber des Angestellten anzusehen, von dem der jetzige den ganzen Reedereibetrieb oder einzelne Schiffe, einerlei in welcher Rechtsform, ob durch Veräußerung, Erbfolge, Charterung oder sonstwie übernommen hat.[79b]) Es ist jedoch erforderlich, daß der Betrieb durch die Rechtsnachfolge nicht wesentlich verändert ist. Nach der zutreffenden Ansicht des RAG.[80]) ist das aber der Fall, wenn der Betrieb wirtschaftlich derselbe geblieben ist. Denn die Eigentums- und Besitzverhältnisse sowie die juristische Gestalt der großen Arbeitsbetriebe sind meist ohne Einfluß auf die Dienstverhältnisse der Schiffsleute und sollen daher auch die fünfjährige Anwartschaftsfrist nicht beeinträchtigen.[80a])

Es ist ferner unklar, was unter fünfjähriger Beschäftigungszeit zu verstehen ist. Hierüber gehen die Ansichten im allgemeinen Arbeitsrecht erheblich auseinander; besonders umstritten ist die Frage, ob die

79) Entscheidung des Oberschiedsgerichts für die Angestelltenversicherung in „Die Angestelltenversicherung" 1917 S. 106 Nr. 213; Allendorf § 1 Anm. 22; Dersch, Das AVG. § 1 Anm. 12a. cc. (3. Aufl. 1926); Schulz-Hartmann, Das AVG. § 1 Anm. 76 (1925).

79a) Schulz-Hartmann S. 40 Anm. 14; VO. vom 8. X. 1921 RGBl. 1921 S. 1282.

79b) Sitzler-Goldschmidt S. 66, 67; RAG. Bd. 1 S. 11, 158; LG. Hamburg NZfAR. 1928 S 44; Hueck-Nipperdey S. 277 Anm. 33.

80) RAG. in N.Z.f.A R. 1928 S. 52 ff,; 1930 S. 387.

80a) Sitzler-Goldschmidt S. 66/67; Hueck-Nipperdey 1931 S. 322 Anm. 38.

Beſchäftigungszeit unterbrochen ſein kann oder nicht. Es würde hier zu weit führen, auf dieſen Fragenkomplex näher einzugehen; es genügt, die wichtigſten Punkte herauszuheben. Die ältere Anſchauung[81]) will unter Beſchäftigung nur das tatſächliche Arbeitsverhältnis verſtehen, d. h. die tatſächliche Beziehung zwiſchen zwei Personen, auf Grund derer die eine über die Arbeitskraft der andern tatſächlich zu verfügen in der Lage iſt. Hiernach könnte auf die Anwartſchaftsfriſt die Zeit nicht angerechnet werden, während der der Angeſtellte trotz Fortbeſtehens des Heuerverhältniſſes zeitweiſe nicht beſchäftigt wird. Unterbrechungen hält dieſe Anſicht für zuläſſig.

Da dieſe praktiſch zu den größten Härten führt, will die jetzt herrſchende Meinung[81a]) als Beſchäftigungszeit die Dauer des Dienſtverhältniſſes anſehen. Sie hält es aber auch für zuläſſig, verſchiedene Heuerverhältniſſe zuſammenzurechnen, wenn die Beſchäftigungszeit unterbrochen war. Die Arechnung jeglicher Beſchäftigungszeit führt aber zu unerträglicher Ergebniſſen; ſo unterſtände beiſpielsweiſe ein Angeſtellter ſofort bei Anheuerung dem KSchG., weil er vor 10 Jahren einmal 5 Jahre im Dienſt dieſes Reeders geſtanden hatte.[81b]) Um dieſe Folge zu vermeiden, hat die herrſchende Meinung die Anrechenbarkeit alter Dienſtverhältniſſe inſofern eingeſchränkt, als ſie nur die vor einer Unterbrechung liegende Beſchäftigung mitrechnen will, die mit dem gegenwärtigen Arbeitsverhältnis in innerem Zuſammenhang ſteht.[81b]

Gegen die herrſchende Anſchauung beſtehen jedoch ſchwerwiegende Bedenken. Sie führt zwar für die Anrechenbarkeit alter Dienſtverhältniſſe an, daß im Regierungsentwurf des KSchG. von ununterbrochener Beſchäftigung die Rede geweſen ſei, in der vom Reichstag angenommenen Faſſung aber das Wort „ununterbrochen" herausgelaſſen ſei.[82]) Sie glaubt nun, daraus ſei zu erkennen, der Geſetzgeber habe die Anrechnung unterbrochener Beſchäftigungszeit gewollt. Gegen Anrechenbarkeit früherer Dienſtverhältniſſe beſtehe aber erhebliche Bedenken. Es ergibt ſich aus den Reichstagsverhandlungen keineswegs, daß das Wort „ununterbrochen" aus dieſem Grunde weggelaſſen iſt.[82a]) Ferner iſt es äußerſt willkürlich, die Anrechenbarkeit auf die Dienſtverhältniſſe zu beſchränken, die mit dem gegenwärtigen in innerem Zuſammenhang ſtehen; außerdem wird dadurch ein äußerſt unſicherer Rechtszuſtand geſchaffen, da der Begriff des inneren Zuſammenhangs viel zu unbeſtimmt und dehnbar iſt.[82b]) Vor allem ſpricht aber gegen die herrſchende Meinung, daß

81) Goldſchmidt in RABl. Nichtamtl. Teil 1926 S. 487 ff.
81a) Sitzler-Goldſchmidt S. 65; Schneider-Stehr S. 60; Hueck-Nipperdey 1931 S. 322 u. a.
81b) RAG. Bensh. Samml. Bd. 1, 35; Bd. 5, 521. NZfAR. 1928 S. 243; Hueck-Nipperdey S. 277; OLG. Dresden in NZfAR, 1928 S. 636.
82) Sitzler-Goldſchmidt S. 62; Schneider-Stehr S. 57.
82a) Sen.Ber. d. Reichstags Bd. 390 S. 7818/7827 vgl. auch Anl. Bd. 409 Nr. 2534, 2553.

nach normalem Sprachgebrauch unter einer fünfjährigen Beſchäftigung eine zuſammenhängende Dienſtzeit, nicht aber eine aus kleinen Abſchnitten mühſam zuſammengerechnete Friſt gemeint ſein kann.[82b])

Daher iſt es unzuläſſig, frühere Dienſtverhältniſſe auf die fünfjährige Beſchäftigungszeit anzurechnen; dieſe muß ununterbrochen ſein.[82b]) Dem kann nicht entgegengehalten werden, daß dies zu großen Härten für den Arbeitnehmer führen könnte, da dann eine ganz kurze Unterbrechung genügen würde, um einen Arbeitnehmer nach faſt fünfjähriger Beſchäftigung der Vorteile des KSchG. zu berauben. Denn man muß, wie Neumann und Dickhaut mit Recht dargelegt haben[83]), den Begriff der Beſchäftigungszeit noch weiter faſſen, als die herrſchende Meinung es getan hat. Ein Beſchäftigungsverhältnis beſteht nämlich ſolange, als der Schiffsmann ununterbrochen in Beziehung zu dem Betrieb ſeines Reeders geſtanden hat (Betriebszugehörigkeit).[83]) Es iſt dabei gleichgültig, ob während der fünf Jahre nur ein Heuerverhältnis oder mehrere beſtanden haben, wenn dieſe unmittelbar aufeinander gefolgt ſind.[82]) Das Beſchäftigungsverhältnis wird auch dann noch nicht unterbrochen, wenn die Parteien nach Beendigung eines Dienſtverhältniſſes den Abſchluß eines neuen auf einige Zeit hinausſchieben[83]); denn ſie wollen in dieſem Fall die Betriebszugehörigkeit nicht aufheben, ſondern ihre Wirkung, d. h. die tatſächliche Beſchäftigung für einige Zeit ſuspendieren. Es iſt aber erforderlich, daß bei Beendigung des alten Dienſtverhältniſſes der Abſchluß eines neuen Dienſtvertrages vorgeſehen wird.[83]) Andernfalls muß aus der Beendigung des Dienſtverhältniſſes der Wille der Parteien entnommen werden, die Betriebszugehörigkeit enden zu laſſen. Meiſt wird ein neues Dienſtverhältnis durch ausdrückliche oder ſtillſchweigende Zuſicherung der Wiedereinſtellung vorbehalten. Stillſchweigende Zuſicherung iſt vor allem dann anzunehmen, wenn das alte Heuerverhältnis ausſchließlich wegen eines vorübergehenden Hinderniſſes, wie kurze Krankheit des Angeſtellten oder vorübergehendes Auflegen des Schiffes, beendet wird, ohne daß der Reeder das Intereſſe an einem ſpäteren Dienſt des Angeſtellten verliert. Da in dieſem Fall jedoch die Wirkungen des Beſchäftigungsverhältniſſes für einige Zeit aufgehoben ſind, ſo kann auch die fünfjährige Friſt währenddeſſen nicht fortlaufen; ſie wird aber dadurch nicht unterbrochen, ſondern lediglich im Ablauf gehemmt. Werden die Dienſtbeziehungen zwiſchen Reeder und Angeſtellten aber endgültig vor Ablauf der fünfjährigen Friſt abgebrochen, ſo iſt es in den meiſten Fällen auch billig, daß die vor der Unterbrechung liegende Dienſtzeit nicht angerechnet wird. Sollte ſich jedoch im Einzelfall eine Härte für den Angeſtellten ergeben, ſo kann dieſe dadurch vermieden werden, daß Reeder und Angeſtellte bei Wiederindienſtſtellung vereinbaren, daß die frühere Dienſtzeit angerechnet werden ſoll; denn es ſteht dem

82b) HOLG. in NZfAR. 1928 S. 43; Anthes in GuKG. 32. J.S. 25 Dickhaut in ArbR. 1928 S. 695 ff.; Schmincke in GuKG. 31. J.S. 467.

83) Dickhaut in ArbR. 1928 S. 695 ff. Neumann in GuKG. 31. J.S. 443.

nichts entgegen, daß dieſer Erfolg, der zwar nicht auf Grund der geſetzlichen Beſtimmung eintritt, durch eine beſondere Abrede herbeigeführt wird.

Schließlich fragt ſich noch, ob auf die fünfjährige Friſt nur die Dienſtzeit als Angeſtellter anzurechnen iſt oder auch die Zeit, die er als Schiffsmann in niederer Stellung beſchäftigt war. Dieſe Frage iſt im allgemeinen Arbeitsrecht ſehr umſtritten[83a]), im Heuerrecht von geringer praktiſcher Bedeutung. Denn die Schiffsoffiziere ſind meiſt bei Vollendung des 25. Lebensjahres bereits in Offiziersſtellung, die fünfjährige Friſt iſt aber erſt von dieſem Zeitpunkt ab zu rechnen. Für die wenigen Fälle, in denen dieſe Frage aber praktiſch werden könnte, muß man ſie im Anſchluß an § 40 des Tarifvertrags dahin entſcheiden, daß die in niederer Stellung abgeleiſtete Dienſtzeit auf die Fünfjahrsfriſt anzurechnen iſt.

Soweit der Angeſtellte nun, wie im Vorſtehenden dargelegt iſt, dem Kündigungsſchutzgeſetz unterſteht, richtet ſich die Kündigung nicht mehr nach der Beſtimmung des § 39 MT., ſondern allein nach § 2 KSchG.[83b]). Danach kann der Reeder den Angeſtellten bei fünfjähriger Beſchäftigungsdauer nur mit dreimonatiger Friſt auf den Schluß des Kalendervierteljahres kündigen. Bei achtjähriger Dienſtzeit erhöht ſich die Kündigungsfriſt auf 4 Monate, bei zehnjähriger auf 5 Monate und bei zwölfjähriger auf 6 Monate. Da § 39 MT. lediglich Kündigungsfriſt und -termin regelt, wird es völlig durch § 2 KSchG. verdrängt, wenn das KSchG. zur Anwendung kommt. Daher iſt es in dieſem Fall auch nicht nötig, daß das Heuerverhältnis in einem der in § 39 genannten Häfen endet, und daß die Entlaſſung dort vorgenommen wird.

83a) Für Anrechnung: RAG. in Bensh. Bd. V. Nr. 30 JAR. 1928 S. 370; Richter in NZfAR. 1930 S. 543. Gegen Anrechnung: L.G. Karlsruhe in NZfAR. 1927 S. 389 f.; L.G. Dresden NZfAR. 1927 S. 639.

83b) Vgl. Protokollvereinbarung zu § 41 MT. von 1931.

B. *Vorzeitige Beendigung des Heuerverhältnisses.*

1. Infolge eines bestimmten Ereignisses ohne Willen der Parteien.

§ 6.

Tod des Schiffsmanns.

Der ordentlichen Beendigung des Heuerverhältniſſes ſteht die außerordentliche gegenüber; dieſe wird auch vorzeitige Beendigung genannt, da ſie vor Ablauf der Zeit geſchieht, die das Heuerverhältnis nach dem Vertrage hätte dauern ſollen und im Normalfall auch gedauert hätte. Die Regeln über die vorzeitige Beendigung ſind nicht wie die der ordentlichen Beendigung je nach der Art der Anheuerung verſchieden; ſie gelten vielmehr gleichmäßig für alle Heuerverhältniſſe, einerlei ob ſie auf Reiſe, auf beſtimmte Zeit oder auf unbeſtimmte Zeit geſchloſſen ſind. Die vorzeitige Beendigung des Heuerverhältniſſes erfolgt nur in einigen beſonderen Fällen, nämlich bei Eintritt einiger, vom Willen der Parteien unabhängigen Ereigniſſe, durch Vereinbarung der Parteien und durch einſeitige Aufhebung durch eine Partei bei Vorliegen beſtimmter Gründe.

Zu den Ereigniſſen, die das Heuerverhältnis von ſelbſt beenden, gehört vor allem der Tod des Schiffsmanns. Hierüber findet ſich zwar keine Beſtimmung in der S.O. oder einem anderen deutſchen Geſetz. Es iſt aber eine ſeit altersher und auch heute noch anerkannte Regel des deutſchen Heuerrechts[84]), daß das Heuerverhältnis mit dem Tode des Schiffsmanns erliſcht.

Außerdem läßt ſich dieſer Rechtsſatz aus den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Beſtimmungen ableiten. Denn der Schiffsmann iſt zur perſönlichen Dienſtleiſtung verpflichtet[85]; mit ſeinem Tode wird daher die Dienſtleiſtung unmöglich; damit erliſcht aber nach § 323 BGB. auch der Anſpruch auf die Gegenleiſtung. Damit hören alle Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien und mit ihnen als Inbegriff aller Rechtsbeziehungen das Rechtsverhältnis auf; denn es wäre ſinnlos, das Rechtsverhältnis als leeren Rahmen fortbeſtehen zu laſſen, nachdem alle Rechtsbeziehungen, deren Rahmen und Inbegriff es bildet, fortgefallen ſind.[86])

84) Pappenheim, Geſchichtliche Entwicklung S. 191. Kaltenborn S. 205, Pappenheim S. 543.

85) Pappenheim, Geſchichtliche Entwicklung S. 191; § 613 Abſ. 1 BGB.

86) Lotmar Bd. 2 S. 96; Kreller S. 121—123; Oertmann, Arbeitsrecht S. 213; Staudinger Vorbem. II, 5 vor §§ 620 ff.; Gierke S. 392; Planck § 620 Anm. 3; Hueck Nipperdey S. 256.

Selbſt, wenn man mit Staudinger und Hueck-Nipperdey[87]) annehmen wollte, daß bei Fortfall der Hauptverpflichtungen nach § 323 BGB. gewiſſe Nebenpflichten, wie Treupflicht etc., beſtehen bleiben und die Fortdauer des Rechtsverhältniſſes rechtfertigen könnten, kommt man in dieſem Fall doch nicht zu einem anderen Ergebnis. Denn mit dem Tode des Schiffsmanns werden alle dieſem etwa obliegenden Nebenpflichten hinfällig, da er durch den Heuervertrag nur perſönlich verpflichtet wird; ebenſo erlöſchen alle Nebenpflichten des Reeders, die Inhalt des Rechtsverhältniſſes bilden (z. B. Sorge für Schiffsſicherheit); die Pflicht des Reeders nach dem Tod des Schiffsmanns die Beerdigungskoſten zu tragen[88]) entſteht erſt infolge des Todes und iſt eine vom Heuerverhältnis unabhängige Nachverpflichtung, die ohne Vorhandenſein des Heuerverhältniſſes beſtehen kann.

Der Tod des Schiffsmanns läßt beſondere Verpflichtungen des Reeders entſtehen, wenn bei Ableben des Schiffsmanns der Reeder noch fürſorgepflichtig iſt.[89]) Nach § 64 Abſ. 1 muß der Reeder die Beſtattungskoſten tragen; die Beſtattung iſt an Land vorzunehmen, wenn das Schiff innerhalb 24 Stunden nach dem Tode einen Hafen erreichen kann und keine geſundheitlichen Bedenken gegen die Mitnahme der Leiche beſtehen. Die Koſten einer Landbeſtattung erhält der Reeder von der Seekrankenkaſſe erſetzt, ſoweit ſie den Betrag des von dieſer feſtgeſetzten Sterbegeldes nicht überſchreiten.[90]) Der Reeder hat aber wegen der Beerdigungskoſten keinen Regreßanſpruch gegen die Erben, da § 64 einer Sonderbeſtimmung iſt, die der allgemeinen Beſtimmung des § 1968 BGB. vorgeht.[91]) Jedoch kann er ſich an demjenigen ſchadlos halten, der vorſätzlich oder fahrläſſig den Tod des Schiffsmanns verurſacht hat (§ 844 BGB.).[92])

Iſt der Schiffsmann bei Verteidigung des Schiffes getötet, ſo hat der Reeder den Erben eine angemeſſene Belohnung zu zahlen; dieſe iſt im Streitfall vom ordentlichen Gericht feſtzuſetzen. Der Anſpruch ſetzt voraus, daß der Tod die Folge davon iſt, daß der Schiffsmann ſich an der Verteidigung des Schiffes beteiligt hat.[93]) Unklar iſt, nach welchen Grundſätzen die Höhe der Belohnung zu beſtimmen iſt. Der Ausdruck „Belohnung" ſcheint dafür zu ſprechen, daß dem Schiffsmann dieſer Anſpruch als beſonderes Entgelt für die Mitwirkung bei der Verteidigung des Schiffs zugeſprochen ſei, zu der ihn der Heuervertrag nicht verpflichte, daß daher die Höhe des Betrages ſich nach der Leiſtung des Schiffsmanns richte. Der Geſetzgeber des ADHGB. hat auf dieſem Standpunkt geſtanden.[94]) Jedoch hat Pap-

87) Staudinger Vorbem. II vor §§ 620 ff2 Hueck-Nepperdey S. 256.
88) § 64 Abſ. 1 S.O.
89) Ueber die Grenzen und den Begriff der Fürſorgepflicht vgl. unten § 14.
90) § 487 Abſ. 3 RVO.
91) Loewe § 61 Anm. 2; Perels § 61 Anm. 3; Eichholz S. 133.
92) Loewe § 61 Anm. 2; Perels § 61 Anm. 3; Eichholz S. 133, Schaps S. 196 Note 2.
93) Loewe § 61 Anm. 2; Kitſchky-Rudorff S. 500 Anm. 5 zu § 61.
94) Prot. S. 2014.

penheim[95]) mit Recht darauf hingewieſen, daß die Belohnung auch den übrigen bei der Verteidigung beteiligten Beſatzungsmitgliedern zugeſtanden werden müſſe, wenn ſie als Entgelt für die Kriegsdienſtleiſtung gedacht ſei; deshalb könne ſie nur eine Entſchädigung für den durch den Tod entſtandenen Schaden darſtellen, wenn auch ein völliger Erſatz nicht geleiſtet werden brauche und daher vorſichtshalber vom Geſetz der Ausdruck „Belohnung" gebraucht ſei.[96]) Da über den Standpunkt des Geſetzgebers der S.O. nichts bekannt iſt, kann die Anſicht der Verfaſſer des ADHGB. wohl noch zur Auslegung herangezogen werden[97]),aber kein ausſchlaggebendes Gewicht mehr haben. Daher iſt aus dem von Pappenheim[95]) angeführten Grunde die „Belohnung" als Entſchädigung anzuſehen und ihre Höhe nach dem den Angehörigen durch den Tod des Schiffsmanns entſtandenen Schaden zu berechnen, wenn auch nicht der volle Schaden gedeckt, ſondern (hierin kann man dem Geſetzgeber der ADHGB.) heute noch folgen) „nur der erſten Not geſteuert werden ſoll."[94]) Hierfür ſpricht auch, daß ein rechtlicher Grund zu Schadenserſatz in voller Höhe nicht vorliegt, da dazu ein Verſchulden des Reeders oder Kapitäns erforderlich wäre[98]); dieſes braucht aber nicht ſtets dann vorzuliegen, wenn ein Schiffsmann bei der Verteidigung des Schiffes getötet wird.

§ 7.

Verlust des Schiffes.

Das Heuerverhältnis erliſcht weiterhin von ſelbſt, wenn das Schiff dem Reeder durch einen Zufall verloren geht. Die Vorſchrift beruht darauf, daß der Schiffsmann auf Grund des Heuervertrages nur zum Dienſt auf einem beſtimmten Schiff verpflichtet iſt und bei Verluſt dieſes Schiffes die Dienſtleiſtung unmöglich wird.[99]) Wüſtendörfer[100]) und Schaps[101]) ſtützen auf dieſe Erwägung des Geſetzgebers ihre Anſicht, daß § 69 S.O. nicht Anwendung finden könne, wenn der Schiffsmann nicht für ein beſtimmtes Schiff geheuert ſei; dies ſei bei den Linienreedereien der Fall, bei denen „an Stelle des individuellen Schiffs eine Mehrzahl gleichartiger Schiffe getreten ſei".[100]) Dies iſt jedoch nicht richtig. Denn der Umſtand, daß die Dienſtleiſtungspflicht des Schiffsmanns ſich nur auf ein beſtimmtes Schiff bezieht und bei deſſen Untergang unmöglich wird, iſt nicht Vorausſetzung für die Anwendbarkeit des § 69, ſondern nur der Grund für den Geſetzgeber geweſen, dieſe Beſtimmung zu ſchaffen. Die S.O. bietet aber keinerlei Anhaltspunkte für die Annahme, daß § 69 nur bei

95) Pappenheim S. 358.
96) Ebenſo: Haerle S. 74/75; Dietze S. 50.
97) Brodmann S. 523 Anm. 2 zu § 61.
98) Vgl. §§ 276, 278 BGB.
99) Haerle S. 7.
100) Wüſtendörfer S. 683.
101) Schaps Bd. 2 S. 197 Anm. 7.

Anheuerung für ein beſtimmtes Schiff gälte. Wüſterdörfer[100]) kann ſich auch nicht auf § 279 berufen, da das Erlöſchen des Heuervertrages nicht auf § 323 BGB., ſondern auf der beſonderen Vorſchrift des § 69 S.O. beruht, die als lex specialis aber § 323 BGB. und damit auch § 279 BGB. vorgeht. Außerdem trifft die Behauptung, bei den Linienreedereien beziehe ſich das Heuerverhältnis nicht mehr auf ein beſtimmtes Schiff, keineswegs die tatſächliche Rechtslage. Denn nach wie vor werden die Schiffsleute für beſtimmte Schiffe angenommen; das erſieht man am beſten daraus, daß der Name des Schiffes in den Heuervertrag bezw. dem Heuerſchein aufgeführt ſein muß.[102]) Ebenſowenig iſt der Schiffsmann bei einer Linienreederei zur Dienſtleiſtung auf allen Schiffen ſeiner Reederei verpflichtet; er braucht ſich auch heute noch nicht gefallen zu laſſen, auf ein anderes Schiff verſetzt zu werden als das, für das er angeheuert iſt.[103])

Im Fall des § 69 endet das Heuerverhältnis in dem Augenblick, in dem das Schiff durch Zufall dem Reeder verloren geht.[104]) § 69 hat zur Erläuterung des Begriffs des zufälligen Schiffsuntergangs einige Beiſpiele aufgezählt. Danach iſt es als zufälliger Schiffsverluſt anzuſehen, wenn das Schiff verunglückt, d. h. untergeht, wenn es geraubt wird, wenn es von anderen Schiffen aufgebracht oder angehalten und für eine gute Priſe erklärt wird, wenn es als reparaturunfähig kondemniert oder als reparaturunwürdig kondemniert und ſofort öffentlich verkauft wird. Reparaturunfähigkeit liegt nach § 479 HGB. vor, wenn eine Reparatur überhaupt nicht mehr möglich iſt oder wenn ſie am Liegeplatz des Schiffes nicht auszuführen iſt, das Schiff zu einem Reparaturplatz aber nicht mehr geſchleppt werden kann. Reparaturunwürdig iſt ein Schiff gemäß § 479 Abſ. 1 Ziff. 2 HGB., wenn die Koſten der Reparatur ohne Abzug für den Unterſchied zwiſchen alt und neu mehr betragen würde, als Dreiviertel ſeines Wertes vor Antritt d e r Reiſe, auf der der Unfall ſich ereignet hat. Obwohl die Aufgabe eines Schiffes ein Willensakt des Reeders oder des Kapitäns iſt, ſieht § 69 S.O. dieſe Kondemnation als zufälligen Schiffsverluſt an, da infolge der durch Zufall eingetretenen, vorhergehenden Umſtände dem Reeder nichts anderes übrig bleibt, als ſein Schiff aufzugeben, da er alſo nicht aus freiem Willensentſchluß handelt, ſondern aus beſtimmten zufälligen Ereigniſſen ſeine Konſequenzen zieht.

Als zufälliger Schiffsverluſt ſind nicht nur die in § 69 S.O. aufgezählten Fälle anzuſehen, ſondern jeder Verluſt, der nicht vom Reeder oder dem Kapitän verurſacht iſt.[104a]) Fraglich iſt es jedoch, ob § 69 S.O. auch auf das Heuerverhältnis d e s Schiffsmanns Anwendung findet, der den Schiffsuntergang verſchuldet hat.[104b]) Da in

102) § 27 Abſ. 1; Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider.
103) Sp. 99/29, 176/30.
104) Haerle S. 88; Eichholz S. 142/143; Perels § 69 Anm. 1; Hanſa 1883 S. 215.
104a) Abweichend: Haerle S 88; Knitſchy-Rudorff S. 506 Anm. 1 zu § 69.
104b) Vgl. hierzu auch Pöhls S. 271.

dieſem Fall die Schuld an dem Verluſt eine derVertragsparteien trifft, könnte ſtreng genommen von einem zufälligen Schiffsuntergang gegenüber dieſem Schiffsmann nicht die Rede ſein. Das hätte aber zur Folge, daß wohl die Heuerverhältniſſe der übrigen Schiffsleute erlöſchen würden, nicht aber das des ſchuldigen Schiffsmanns; da eine Dienſtleiſtung nicht mehr in Frage käme, würde dieſer zwar auch keinen Anſpruch auf Heuer etc. haben, wohl aber noch die Vorteile der Reederfürſorge genießen, während die anderen Schiffsleute gar keine Rechte mehr hätten. Das wäre ein unhaltbares Ergebnis. Denn eine unterſchiedliche Behandlung der Schiffsleute würde praktiſch zu den größten Schwierigkeiten führen. Die allgemeinen Grundſätze bringen auch keine Löſung der Schwierigkeit. Denn bei einem von einem Schiffsmann verſchuldeten Schiffsverluſt wäre dieſer Schiffsmann dem Reeder für den dieſem dadurch entſtehenden Schaden verantwortlich. Zwar würde dem Reeder ein Schaden nicht dadurch entſtehen, daß die Dienſtleiſtung dem Schiffsmann unmöglich würde, da er keineVerwendung mehr für dieſe Dienſtleiſtung hätte. Der Schiffsmann hätte aber durch den von ihm verſchuldeten Schiffsverluſt dem Reeder einen Schaden zugefügt. Für dieſen kann nun der Reeder ebenfalls auf Grund des Heuervertrages Erſatz vom Schiffsmann verlangen, da dieſer ſich durch ſeine Handlung einer poſitiven Vertragsverletzung ſchuldig gemacht hat. Daher müßte in Rückſicht auf dieſen Schadenserſatzanſpruch das Heuerverhältnis des Schiffsmanns, der den Schiffsverluſt verſchuldet hat, nach den allgemeinen bürgerlichrechtlichen Regeln trotz dieſes Ereigniſſes fortdauern.

Die Löſung dieſer Schwierigkeit ergibt ſich vielmehr dann, wenn man den Zweck des § 69 berückſichtigt. Dieſe Beſtimmung ſollte vermeiden, daß bei Schiffsverluſten das Heuerverhältnis fortdauert, da dies den Reeder zu ſehr belaſten würde. Jedoch wurde von der Hamburger Kommiſſion zu Gunſten der Schiffsleute die Einſchränkung gemacht, daß die Beendigung nur bei zufälligem Schiffsverluſt eintreten ſollte[105]), alſo nicht bei einem vom Reeder oder Kapitän verſchuldeten Schiffsverluſt. Daraus ergibt ſich, daß es mit unter den Begriff „zufälliger Schiffsverluſt" fallen ſollte, wenn der Schiffsverluſt von einem Schiffsmann verſchuldet war. Daher endet in dieſem Fall gemäß § 69 auch das Heuerverhältnis des Schiffsmanns ohne weiteres, der den Schiffsverluſt verſchuldet hat.[106]) Der Reeder kann trotzdem von dieſem Schiffsmann Erſatz des hinſichtlich des Schiffs erlittenen Schaden nak §§ 276, 823 BGB, verlangen.

Erliſcht das Heuerverhältnis infolge zufälligen Schiffsuntergangs, ſo hören noch nicht alle Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien auf, es entſtehen für den Schiffsmann vielmehr auf Grund des Erlöſchens des Heuerverhältniſſes einzelne beſondere Rechte und Pflichten. Er iſt verpflichtet, nach Verluſt des Schiffes alles zur Rettung von Men-

105) Haerle S. 88; Knitſchky-Rudorff S. 635 Anm. 2 zu § 69. Pappenheim S. 553 Anm. 2.

106) Oben § 2.

ſchen und Ladung Erforderliche zu tun[107]), zur Verklarung zu erſcheinen und dabei mitzuwirken.[108]) Andererſeits hat der Schiffsmann Anſpruch auf Rückbeförderung und eine gewiſſe Entſchädigung. Dieſe Anſprüche ſind dem Schiffsmann nur aus Billigkeitsrückſichten zugeſprochen worden, nach den allgemeinen Rechtsgrundſätzen würden ſie ihm nicht zuſtehen.[109]) Das könnte nur der Fall ſein, wenn durch den Schiffsverluſt, alſo einen vom Reeder zu vertretenden Umſtand dem Schiffsmann die Leiſtung unmöglich würde und der Schiffsmann Fortzahlung ſeiner Bezüge nach § 324 BGB. verlangen könnte, oder wenn durch den Fortfall des Schiffes, auf dem der Reeder die Dienſte entgegennehmen will, Unmöglichkeit der Annahme eintreten[110]), und der Schiffsmann nach § 615 BGB. Anſpruch auf Heuerfortbezug haben würde. Nun aber beſteht nach Erlöſchen des Heuerverhältniſſes wegen Schiffsverluſt eine Dienſtpflicht des Schiffsmannes nicht mehr, da mit der Beendigung des Rechtsverhältniſſes die Dienſtpflicht aufhört und daher die Vertragsleiſtung durch die bislang geleiſteten Dienſte völlig erbracht iſt.[111]) Dieſe Entſchädigungsanſprüche ſind erſt durch die S.O. von 1902 ſowie das Geſetz betr. das int. Uebereinkommen über Gewährung einer Entſchädigung wegen Arbeitsloſigkeit infolge Schiffsbruchs eingeführt worden. Das ADHGB. und die S.O. von 1872 kannten ſie nicht, da ſie den Standpunkt vertraten, daß bei zufälligem Schiffsverluſt jeder Vertragspartner ſeinen Schaden ſelbſt zu tragen habe, der Reeder den des Schiffsverluſtes, der Schiffsmann den des Verluſtes ſeiner Erwerbsquelle.[112])

Nach geltendem Recht[113]) hat der Schiffsmann Anſpruch auf Rückbeförderung oder nach Wahl des Kapitäns eine entſprechende, vom Seemannsamt vorläufig feſtzuſetzende Entſchädigung. Neben der Rückbeförderung kann er Fortzahlung der halben Heuer für die Dauer der Rückreiſe verlangen, wenn das Schiff als reparaturunfähig oder -unwürdig kondemniert, geraubt oder aufgebracht bezw. angehalten und für eine gute Priſe erklärt wird. Verunglückt das Schiff aber, ſo hat der Schiffsmann nicht Anſpruch auf die halbe Heuer für die Dauer der Rückreiſe, ſondern auf eine Entſchädigung, falls und ſolange er infolge des Schiffsverluſtes arbeitslos[113a]) wird; er kann für die Dauer der Arbeitsloſigkeit, höchſtens aber für zwei Monate pro Tag einen Betrag in Höhe des Tagebetrages ſeiner Heuer verlangen. Da die in § 69 aufgezählten Fälle nur Beiſpiele des zufälligen Schiffsverluſtes darſtellen, ſo fragt ſich, welcher dieſer beiden An-

107) S. 41 Abſ. 2 S.O.
108) § 42 S.O.
109) S.O. Mot. 1902 zu § 64; vgl. auch Haerle S. 89; Loewe § 69 Anm. 1.
110) S.O.: Pappenheim S. 553 Anm. 2; Prot. S. 1987/1988, 3840.
111) Haerle S. 89.
112) Hanſa 1869 S. 1191.
113) RGBl. 1929. Teil II. S. 759 (Begründung zum Entwurf: Anlage 1302 zu den Sten. Ber. des Reichstags, IV. Wahlperiode 1928 Bd. 437).
113a) Ueber den Begriff der Arbeitsloſigkeit vgl. § 89a AVAVG. ſowie Syrup-Weigert, Das AVAVG. § 89 a. Anm. II 2; Fiſcher § 89a Anm. G. u. B.

ſprüche dem Schiffsmann in den übrigen Fällen zuſteht. Dieſe Frage kann nicht aus dem ſehr ungenauen Wortlaut, ſondern nur aus der Entſtehungsgeſchichte dieſer Beſtimmung heraus beantwortet werden. Nach der S.O. von 1902 hatte der Schiffsmann in allen Fällen nur Anſpruch auf die halbe Heuer; erſt das Geſetz von 1929 hat dieſen Anſpruch für den Fall, daß das Schiff verunglückt, durch die Arbeitsloſigkeitsentſchädigung erſetzt, im übrigen aber auf die Fälle der Ziff. 2-4 beſchränkt.[114]) Der Geltungsbereich des neuen Anſpruchs kann nicht weiter ſein als er ausdrücklich vom Geſetz beſtimmt iſt. Wenn nun aber das Geſetz gleichzeitig den alten Anſpruch auf die Fälle der Ziff. 2-4 beſchränkt, ſo hat es damit nur den Fall der Ziff. 1 ausſchließen wollen, nicht aber die übrigen, nicht im § 69 genannten Fälle, da dieſe ſonſt gänzlich in der Luft hängen würden. Das Geſetz hat ſich nur einer ſehr mißverſtändlichen Ausdrucksweiſe bedient. Daher kann der Schiffsmann in anderen als den in § 69 aufgezählten Fällen des Schiffsverluſtes die Fortzahlung der halben Heuer für die Dauer der Rückbeförderung verlangen.

2. Durch einſeitige Erklärung.

(Vorzeitige Kündigung).

a) Allgemeines. (§ 8)

Die außerordentliche Beendigung des Heuerverhältniſſes kann ferner durch vorzeitige Kündigung erfolgen, d. h. durch die einſeitige Willenserklärung einer Partei, das Heuerverhältnis vorzeitig, nämlich ſofort oder zu einem beſtimmten zukünftigen, vor dem ordentlichen Ende liegenden Zeitpunkt zu beenden. Die S.O. ſpricht allerdings nicht von vorzeitiger Kündigung, ſondern vom Recht des Reeders, den Schiffsmann vorzeitig zu entlaſſen und des Schiffsmanns, vor der Zeit ſeine Entlaſſung zu fordern. Es kommt zwar im Arbeitsrecht häufig vor, daß die vorzeitige Kündigung andere Namen trägt, z. B. Austritt, Abſtehen vom Vertrage etc.[115]), es iſt aber damit noch nicht nachgewieſen, daß auch die S.O. mit den Ausdrücken „Entlaſſung“ nicht die Beendigung des Heuerverhältniſſes, ſondern nur das Aufhören der tatſächlichen Arbeitsbeziehungen, das Entfernen des Schiffsmanns von der Arbeitsſtätte[116]) oder, um mit Lotmar zu ſprechen[116a]), die Feſtſtellung der geſchehenen Beendigung des Heuerverhältniſſes im Auge gehabt hat. Dafür würde ſprechen, daß die S.O. an anderer Stelle bei der ordnungsmäßigen Kündigung von „Kündigung“ und nicht von „Entlaſſung“ ſpricht. Trotzdem hat der S.O. dieſe Abſicht ferngelegen. Denn es wäre überflüſſig, dem Reeder

114) § 69 Abſ 2 in der Faſſung vom Geſetz von 1929.
115) Gſchnitzer S. 342, Lotmar I S. 563.
116) Wüſtendörfer S. 682; Pappenheim S. 573; Brandis Bd. 1. S. 67. Anſchütz-Völderndorff, Das allg. deutſche HGB. Art. 62.
116a) Lotmar I. S. 635, 636 und S. 636 Anm. 1.

ein beſonderes Recht, den Schiffsmann in gewiſſen Fällen vom Schiff weiſen zu dürfen, zuzuſprechen, da er zu dieſer Maßnahme ſchon nach allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundſätzen berechtigt iſt (vgl. § 615 BGB.). Außerdem iſt der Wille der S.O. durch die §§ 70, 74 das Heuerverhältnis zu beenden, daraus zu erkennen, daß die Motive[117]) von einem Rücktrittsrecht ſprechen. Nach dieſer Bemerkung in der Entwurfsbegründung erſcheint es nun aber, als ob der Geſetzgeber in dem Recht der §§ 70, 74 ein Rücktritts-, aber nicht ein Kündigungsrecht geſehen haben wollte. Dieſem Anſchein folgend haben ſich auch die meiſten Schriftſteller[117a]) auf dieſen Standpunkt geſtellt; nur Pappenheim nimmt ein außerordentliches Kündigungsrecht an.[118]) Der Pappenheimſchen Anſicht iſt recht zu geben, denn, wie oben näher ausgeführt iſt[119]), kann der Rücktritt vom Heuervertrage das Heuerverhältnis nur gänzlich, d. h. auch für die Vergangenheit beſeitigen, aber nicht beenden; in §§ 70, 74 hat die S.O. aber nicht an eine Beſeitigung, ſondern nur an eine Beendigung des Heuerverhältniſſes gedacht.

Weitere Schwierigkeiten bereitet noch der Ausdruck des § 74 „Entlaſſung fordern". Es hat den Anſchein, als ſei in dieſem Fall der Schiffsmann nicht berechtigt, das Heuerverhältnis einſeitig aufzuheben, ſondern könne nur die Aufhebung vom Reeder verlangen. Das hätte zur Folge, daß das Heuerverhältnis nicht durch einſeitige Erklärung des Schiffsmanns, ſondern durch eine Vereinbarung beider Parteien aufgehoben würde. Dieſer Standpunkt iſt zwar zur Zeit der Geltung des ADHGB. von einer Reihe beachtlicher Schriftſteller[119a]) vertreten worden, die ihre Anſicht darauf gründeten, daß die Protokolle zum ADHGB. von einem Antrag des Schiffsmanns auf Erteilung der Entlaſſung ſprechen.[120]) Wenn auch die Beſtimmung des § 74 auf Art. 547 ADHGB. zurückgeht, ſo hat doch dieſes Argument heute keine Beweiskraft mehr. Denn die S.O. von 1902 hat die Annahme eines Aufhebungsvertrages zugunſten der Beendigung des Heuerverhältniſſes durch einſeitige Erklärung abgelehnt, da ſie das Recht des § 74 als Rücktrittsrecht bezeichnet hat. Außerdem würde § 74 bei Annahme eines Aufhebungsvertrages auch im Widerſpruch zu einigen anderen Beſtimmungen der S.O. ſtehen.[121]) Zunächſt

---

117) Mot. 1902 zu §§ 65, 69.

117a) Löwe § 70 Anm. 1b; Schaps S. 200 Anm. 3; Knitſchky-Rudorff S. 513, Anm. 9 zu § 74; Brodmann S. 531 Anm. 7 zu § 74; Eichholz S. 149—157; Makower, ADHGB., Art. 62. Anm 5a.

118) Pappenheim S. 577. Ebenſo: Wüſtendörfer S. 680/681; z. Zt. d. ADHGB. v Hahn Art 62 § 2.

119) Vgl. oben § 2. Vgl. K. Ehlers, Referendararbeit S. 5 und 6. Titze, Unmöglichkeit der Leiſtung S. 286.

119) Vgl. oben § 2. Titze, Unmöglichkeit der Leiſtung S. 286.

119a) Völderndorf in Buſch Archiv Bd. 1 S. 278/280; Staub HGB. 3. u. 4. Aufl. Art. 62 § 3; vgl. auch Anſchütz-Völderndorff Art. 62.

120) Prot S. 2004: Art. 459 d. preuß. Entw. eines ADHGB.; Art. 547 ADHGB.

121) Pappenheim S. 577, vgl. auch Lotmar I. S. 561.

würde die Vorſchrift des § 77 S.O. überflüſſig ſein, daß der Schiffsmann, der ſeine Entlaſſung gefordert hat, im Ausland nicht ohne Erlaubnis des Kapitäns oder Seemannsamtes den Dienſt verlaſſen dürfte. Denn dies wäre ſelbſtverſtändlich, wenn das Heuerverhältnis durch das „Fordern der Entlaſſung" noch nicht aufgehoben wäre, ſondern noch fortbeſtände.[121]) Ferner wäre auch die Beſtimmung des § 95, die eine Nichtbeachtung des § 77 unter Strafe ſtellt, unnötig, da bei Fortdauer des Heuerverhältniſſes das unberechtigte Verlaſſen des Schiffes ſchon durch § 93 als Deſertion mit Strafe bedroht wäre.[121]) Deshalb wird das Heuerverhältnis auch im Fall des § 74 nicht durch Vereinbarung der beiden Parteien, ſondern durch einſeitige Erklärung des Schiffsmanns beendet. Da aber, wie ſchon ausgeführt iſt[122]), die einſeitige Beendigung des Heuerverhältniſſes nicht durch Rücktritt, ſondern nur durch Kündigung erfolgen kann, ſo ſieht man, daß es ſich in den Vorſchriften der §§ 70, 74 um nichts anderes handelt als um die vorzeitige Kündigung des Heuerverhältniſſes.

Es empfiehlt ſich nun nicht, die Ausdrücke der §§ 70, 74 beizubehalten. Denn mit dem Ausdruck „Entlaſſung" bezeichnet man auch gleichzeitig den Abbruch der tatſächlichen Arbeitsbeziehungen, d. h. das tatſächliche Ende des Dienſtes[122]), das begrifflich von der Kündigung, der auf Beendigung des Heuerverhältniſſes gerichteten Willenserklärung ſtreng zu trennen iſt.[122a]) Während bei ordnungsmäßiger Kündigung Entlaſſung und Kündigung zu verſchiedenen Zeitpunkten erfolgen und leicht auseinanderzuhalten ſind, fallen ſie bei der vorzeitigen Kündigung oft zuſammen[123]); wenn es ſich dadurch zwar erklärt, daß die Bezeichnung Entlaſſung ſich auch auf den Begriff der Kündigung übertragen hat, ſo wird dies dadurch aber keineswegs gerechtfertigt. Es iſt mangels zeitlicher Trennung vielmehr nötig, die beiden Begriffe durch verſchiedene Ausdrücke ſcharf zu ſcheiden; denn ſonſt kann man der Gefahr dauernder Verwechslungen und Mißverſtändniſſe nicht entgehen.

Daher iſt es die Aufgabe der Wiſſenſchaftler wie auch der Praktiker, dafür zu ſorgen, daß die Ausdrücke „Entlaſſung" und „Entlaſſung fordern" der §§ 70, 74 ſo raſch wie möglich durch die Bezeichnung „Vorzeitige Kündigung" erſetzt werden.

b) Vorzeitige Kündigung ſeitens des Reeders.

§ 9.

Die begründet vorzeitige Kündigung.

Nach § 70 kann der Kapitän das Heuerverhältnis vorzeitig kündigen, wenn einer der dort aufgezählten Gründe vorliegt. Dieſe Ausdrucksweiſe des Geſetzes kann Anlaß zu der Annahme geben, daß

122) Vgl. oben § 8 Anfang.
122a) Gſchnitzer S 331; Lotmar I. S. 635/636, beſonders S 636 Anm. 1.
123) Vgl. hierzu Gſchnitzer S. 343 f.; Gierke S. 583—585.

das Recht zur vorzeitigen Kündigung nur dem Kapitän, nicht aber dem Reeder zuſtehe. Das iſt jedoch nicht der Fall. Denn grundſätzlich ſteht dem Reeder als Vertragspartner jegliches Kündigungsrecht zu; der Kapitän iſt nur auf Grund ſeiner geſetzlichen Vertretungsmacht[124]), die auch in der Faſſung des § 70 zum Ausdruck kommt, ermächtigt, dies Recht an Stelle des Reeders auszuüben. Nun wäre es denkbar, daß § 70 die Ausübung dieſes Rechtes dem Reeder völlig entzogen und dem Kapitän übertragen hätte. Dann würde aber neben der Stellvertretung des Kapitäns auch eine Verfügungsbeſchränkung des Reeders vorliegen; dieſe könnte aber nur auf Grund ausdrücklicher Beſtimmung erfolgen; § 70 reicht aber nicht aus, um ſie zu begründen. Denn § 70 ſpricht nur von einem Recht des Kapitäns, läßt aber die Frage offen, ob dem Reeder nicht dasſelbe Recht auch zuſteht. § 70 bedient ſich lediglich einer ungenauen Ausdrucksweiſe, die ſich daraus erklärt, daß in früheren Zeiten der Kapitän die Schiffsleute annahm und kündigte und auch ſpäter, als der Heuervertrag[125]) mit dem Reeder geſchloſſen wurde, noch das Kündigungsrecht ausübte. Trotz der mißverſtändlichen Faſſung des § 70 iſt daher der Reeder berechtigt, ſelbſt die Kündigung eines Schiffsmanns auszuſprechen.

Das Recht, den Schiffsmann vorzeitig zu kündigen, entſteht in dem Augenblick, in welchem einer der in § 70 aufgezählten Umſtände eintritt. Als erſten Kündigungsgrund nennt § 70 den Umſtand, daß ſich vor Antritt der Reiſe herausſtellt, daß der Schiffsmann zur Leiſtung der Dienſte, zu der er ſich verpflichtet hat, untauglich iſt. Es iſt erforderlich, daß die Untauglichkeit bei Annahme des Schiffsmanns vom Kapitän nicht erkannt iſt[127]); denn hat dieſer den Mann trotz Kenntnis ſeiner Fehler angenommen, ſo hat er den Mangel gebilligt und kann ſich nicht ſpäter darauf berufen.[127]) Nicht nötig iſt, daß der Schiffsmann völlig untauglich für ſeinen Dienſt iſt; es genügt, daß ihm geiſtige oder körperliche Fähigkeiten fehlen, die ihn an der Ausübung eines weſentlichen Teils ſeines Dienſtes hindern.[127]) Iſt die Reiſe bereits angetreten, ſo kann der Kapitän den untauglichen Schiffsmann nicht mehr vorzeitig kündigen, ſondern nur noch nach § 43 S.O. in Heuer und Rang herabſetzen.

Der wichtigſte Kündigungsgrund des § 70 S.O. iſt das Vorliegen eines groben Dienſtvergehens des Schiffsmanns. Die S.O. hat dieſen Begriff nicht näher definiert, ſondern als beſonders markante Beiſpiele für grobes Dienſtvergehen nur wiederholten Ungehorſam, fortgeſetzte Widerſpenſtigkeit, wiederholte Trunkenheit und Schmuggelei genannt, ohne damit eine erſchöpfende Aufzählung geben zu wollen.[129]) Der Begriff iſt vielmehr dem Wortlaut nach zu beſtimmen.

124) § 526 Abſ. 2 HGB.
125) Haerle S. 91.
126) Wüſtendörfer S. 680.
127) Haerle S 91; Pappenheim S. 568/569; Eichholz S. 144.
129) Pappenheim S. 567; Loewe § 70 Anm. 3.

Als Dienſtvergehen iſt nicht jedeVerletzung der Dienſtpflicht im Sinne des § 95 S.O. anzuſehen, ſondern nur beſonders ſchwerwiegende Verſtöße gegen die dem Schiffsmann obliegenden Dienſtpflichten.[130]) Zur Kündigung reicht aber nicht jedes Dienſtvergehen des Schiffsmanns aus[130a]), ſondern es muß ein grobes Dienſtvergehen vorliegen, d. h. nach der trefflichen Definition von Pappenheim[131]) eine Dienſtpflichtverletzung von ſo ſchwerwiegender Art, daß dem Reeder die Fortſetzung des Heuerverhältniſſes nicht mehr zugemutet werden kann.[132]) Das iſt vor allem der Fall, wenn durch das Dienſtvergehen die Schiffsordnung erheblich gefährdet wird[133]), insbeſondere wenn durch das ſchlechte Beiſpiel des betreffenden Schiffsmanns die Diſziplin ſich zu lockern droht oder wenn das Verhalten des Schiffsmanns die ordnungsmäßige Erfüllung der ihm obliegenden Pflichten als für die Zukunft nicht mehr gewährleiſtet erſcheinen läßt. Will man die Grenze der Zumutbarkeit genau beſtimmen, muß man die von § 70 genannten Beiſpiele zu Rate ziehen. Die S.O. ſieht Ungehorſam, Widerſpenſtigkeit und Trunkenheit im Dienſt erſt dann als grobes Dienſtvergehen an, wenn ſie ſich mehrfach ereignet haben. Daraus iſt zu ſchließen, daß die Fortſetzung des Dienſtverhältniſſes vor allem dann nicht zugemutet werden kann, wenn eine Dienſtpflichtverletzung ſich mehrfach ereignet hat; dem ſteht der Fall gleich, daß mehrere verſchiedenartigen Dienſtvergehen in zeitlich nicht zu großen Abſtänden aufeinanderfolgen.[134]) Jedoch iſt die Wiederholung nicht für das grobe Dienſtvergehen begriffsnotwendig.[135]) Dies zeit ſich ſchon darin, daß bei Schmuggel ein einziger Fall als grobes Dienſtvergehen angeſehen wird. Jedoch wird eine einmalige Dienſtpflichtverletzung nur dann als grobes Dienſtvergehen anzuſehen ſein, wenn ſie erheblich ſchwerer iſt, als die Dienſtpflichtverletzungen, die erſt bei mehrfachem Vorkommen ein grobes Dienſtvergehen darſtellen. Nun iſt noch kurz auf die einzelnen Fälle der groben Dienſtvergehen einzugehen. Dieſe Ueberſicht wird am vorteilhafteſten nicht nach den gänzlich unſyſtematiſch ausgewählten Beiſpielen des § 70 Ziff. 2, ſondern nach den einzelnen verletzten Dienſtpflichten geordnet. Die wichtigſten Dienſtpflichten ſind, wie oben ſchon erwähnt iſt[136]), die Gehorſamspflicht[137]), die Dienſtleiſtungspflicht[138]), die Bordanweſenheitspflicht[139]),

130) Vgl Pappenheim S. 57; Löwe § 70 Anm. 3.; Perels § 70 Anm. 3, Brodmann S. 528 Anm. 4 zu § 70, Haerle S. 92.
130a) Haerle S. 92, Pappenheim S. 567; Loewe § 70 Anm. 3; Perels § 70 Anm. 3; Knitzſchky-Rudorff S. 508 Anm. 6 zu § 70; Eichholz S. 145; OLG. Kiel, Schlesw.-Holſt. Anzeiger 1927 S. 68 ff.
131) Pappenheim S. 567.
132) Sp. 154/25.
133) Sp. 192/25.
134) Sp 573/23; 14/25, P. Ehlers S. 156.
135) Pappenheim S. 567; Hanſa 1905 S. 91
136) Vgl. oben § 2; vgl. auch Wüſtendörfer S. 663.
137) §§ 34 Abſ. 1, 85 Abſ. 2 S.O.
138) §§ 34 Abſ. 1, Halbſatz 2,32 S.O.

Achtungspflicht[140]), Pflicht zu angemeſſenem Betragen[141]) und die Pflicht, ohne Erlaubnis keine eigenen Güter als Ladung mit ſich an Bord zu bringen[142]).

Die Verletzung der Gehorſamspflicht iſt als grobes Dienſtvergehen anzuſehen, wenn wiederholter Ungehorſam vorliegt, d. h. Ungehorſam gegen Dienſtbefehle in mehreren Fällen, nicht aber gegen einen mehrmals gegebenen Dienſtbefehl, da § 70 ſonſt nicht von wiederholten, ſondern von fortgeſetztem Ungehorſam geſprochen hätte.[143]) Ein Schiffsmann macht ſich nur dann des Ungehorſams ſchuldig, wenn er einen Dienſtbefehl vorſätzlich nicht befolgt; fahrläſſige Nichtbeachtung eines Befehls iſt kein Vergehen gegen die Gehorſamspflicht, ſie kann unter Umſtänden die Dienſtleiſtungspflicht verletzen.[144]) Im allgemeinen iſt es gleichgültig, aus welchem Grunde der Schiffsmann den Gehorſam verweigert. Ausnahmsweiſe wird die Weigerung durch den Grund gerechtfertigt, wenn nämlich der Befehl ſich überhaupt nicht auf den Dienſt bezieht, für den der Schiffsmann geheuert iſt; denn der Schiffsmann hat nur Befehlen Folge zu leiſten, die den Dienſt auf ſeinem Schiff betreffen.[146]) Eine beſonders ſchwere Verletzung der Gehorſamspflicht iſt die fortgeſetzte Widerſpenſtigkeit; ſie iſt als „qualifizierter Ungehorſam anzuſehen".[147]) Da § 70 fortgeſetzte Widerſpenſtigkeit verlangt, ſo iſt ein widerſetzliches Verhalten von einer gewiſſen Dauer erforderlich; es iſt jedoch nicht nötig, daß mehrere getrennte Fälle vorliegen, ein einheitlicher Fall genügt, um eine vorzeitige Kündigung zu rechtfertigen.

Verletzungen der Bordanweſentheitspflicht liegen vor, wenn der Schiffsmann das Schiff ohne Erlaubnis verläßt oder bei Urlaub und Landgang die ihm zuſtehende Zeit überſchreitet. Dieſe Verletzungen ſind als grobe Dienſtvergehen anzuſehen, falls der Schiffsmann ſich längere Zeit unbefugt an Land aufhält oder falls er kurz vor Abgang des Schiffes unerlaubt von Bord geht oder von erlaubtem Landgang nicht rechtzeitig zurückkehrt; denn von den Schiffsleuten muß exakte Pünktlichkeit beſonders dann verlangt werden, wenn die Abfahrt des Schiffes bevorſteht.[148]).

Als grobes Dienſtvergehen hinſichtlich der Dienſtleiſtungspflicht iſt es anzuſehen, wenn der Schiffsmann nicht zum Dienſt erſcheint oder dauernd zu ſpät kommt[149]) oder wenn er den Dienſt vor Schluß verläßt, falls er ohne Grund fortgeht und längere Zeit wegbleibt

139) § 34 Abſ. 3 S.O.
140) § 85 Abſ. 2 S.O.
141) § 85 Abſ. 1 S.O.
142) § 87 S.O.
143) HOLG. in Hanſa 1905 S. 543.
144) Sp. 13/27.
146) Sp. 307/24.
147) RG. in JW. 1912 S. 956.
148) Sp. 24/24, 438/24, 45/25, 321/25, 272/26, 245/26, 573/23, 34/26, 207/27, 135/27, 224/28, 148/29, 59/30, Perels § 70 Anm. 3.
149) Sp. 272/26, 323/26.

oder falls ſeine Abweſenheit für das Schiff eine beſondere Gefahr verurſachen kann.[150]) Schlechte Ausführung des Dienſtes kann ein grobes Dienſtvergehen ſein, ſoweit ſie nicht durch die Unfähigkeit, ſondern durch die Nachläſſigkeit oder gar Böswilligkeit des Schiffsmanns hervorgerufen wird. Grober Nachläſſigkeit macht ſich der Schiffsmann ſchuldig, der auf der Wache ſchläft, da dies wegen der damit für das Schiff verbundenen Gefahr unter keinen Umſtänden vorkommen darf.[151])

Ein grobes Vergehen gegen die Achtungspflicht iſt noch nicht jede Ungebühr des Schiffsmanns.[151a]) Es liegt vielmehr erſt vor, falls er ſeine Vorgeſetzten oder den Reeder in einer Weiſe beſchimpft oder bedroht, die die Autorität der Vorgeſetzten oder allgemein die Diſziplin an Bord zu gefährden droht.[152]) Das iſt ſtets der Fall, wenn ein Schiffsmann einen Vorgeſetzen tätlich angreift[153]) oder vor anderen Schiffsleuten beſchimpft und bedroht.[154]) In den anderen Fällen hängt dies von der Schwere der Beleidigung ab. Es iſt nicht erforderlich, daß der Schiffsmann ſich der Diſziplingefährdung bewußt iſt, es genügt, daß die Gefahr objektiv beſteht, denn ſchon dann kann dem Reeder die Fortſetzung des Heuerverhältniſſes nicht zugemutet werden. Daher kann die Entſcheidung des AG. Hamburg[155]) nicht gebilligt werden, die ſchwere Beſchimpfungen nicht als Kündigungsgrund anſah, da ſie nicht gegenüber dem Beleidigten oder Dritten ausgeſtoßen wurden und der Schiffsmann nicht wußte, daß ſie trotzdem von anderen gehört wurden; denn die Diſziplin kann auch durch Aeußerungen, die wider den Willen des Aeußernden von anderen Schiffsleuten gehört werden, in Gefahr gebracht werden. Jedoch wird man dem Reeder ein Kündigungsrecht verſagen müſſen, wenn der Schiffsmann durch das Verhalten des Beſchimpften mit Recht in Erregung geraten iſt und ſich dabei zu einer Beleidigung oder Bedrohung hat hinreißen laſſen; denn dann trifft den Erfüllungsgehilfen des Reeders konkurrierendes Verſchulden.[156])

Ein grobes Vergehen gegen die Pflicht zu angemeſſenem Betragen iſt jedes Verhalten, das die Ordnung auf dem Schiff erheblich ſtört. § 70 nennt als Beiſpiel hierfür den Fall der wiederholten Trunkenheit im Dienſt, es genügt jedoch einmalige Trunkenheit, wenn dieſe ſo ſchwer iſt, daß der Schiffsmann ſeinen Dienſt nicht mehr verſehen kann; denn in dieſem Fall verſtößt der Schiffsmann aufs ſchwerſte gegen die Dienſtleiſtungspflicht.[157]) Trunkenheit außerhalb des Dien-

150) HdGZ. 1876 H. Nr. 186; Sp. 9/29; vgl. auch Sp. 30/26, 164/27, 345/27. 345/27.
151) H.Hd G. in HdGZ. 1876 H. Nr. 186.
151a) OLG. Kiel, Schlesw.-Holſtein. Anzeigen 1927 S. 67 ff. Sp. 369/30.
152) Sp. 208a, 157 24, 158/25, 281/27, 289/27.
153) Sp. 36/29.
154) Sp 208a, 157/24, 158/25, 289/27.
155) AG. Hamburg in Hanſa 1905 S. 541.
156) Sp. 240/23, 234/27; AG. Hamburg in Hanſa 1905 S. 541.
157) Sp. 364/24.

ſtes iſt kein Kündigungsgrund, es ſei, daß der Schiffsmann in dieſem Zuſtand die Ordnung auf dem Schiffe erheblich ſtört, oder die Diſziplin oder gar die Sicherheit des Schiffes gefährdet.[158]) Schwere Vergehen gegen die Pflicht zu angemeſſenem Betragen liegen auch vor, wenn der Schiffsmann Frauenzimmer mit an Bord bringt[159]) oder ſich gegenüber den anderen Schiffsleuten oder den ſonſtigen an Bord befindlichen Perſonen, die nicht zur Schiffsbeſatzung gehören, höchſt unangemeſſen beträgt, vor allem ſie bei Ausübung ihrer Arbeit ſtört oder ſchlägt oder in ſonſtiger Weiſe in ihrer perſönlichen Bewegungsfreiheit beſchränkt.[160]) Außerdem ſind hierüber auch noch die Fälle ſchwerer Ruheſtörung zu rechnen, z. B. wenn der Schiffsmann fortdauernd lärmt.

Schließlich iſt als grobes Dienſtvergehen noch der Schmuggel zu nennen, d. h. die ſchwere Verletzung der Pflicht des Schiffsmanns, nicht ohne Erlaubnis Güter an Bord zu bringen. Wegen der großen Gefahr, die die Schmuggelei eines einzelnen Mannes dem ganzen Schiff bringen kann, berechtigt ſchon ein einzelner Fall, auch ſchon die Beihilfe zum Schmuggel oder ein Schmuggelverſuch zur vorzeitigen Kündigung.[161])

Ferner kann der Reeder den Schiffsmann vorzeitig kündigen, wenn ſich dieſer des Vergehens des Diebſtahls, Betruges, der Unterſchlagung, Hehlerei, Untreue und Urkundenfälſchung oder eines mit Todesſtrafe oder Zuchthaus bedrohten Verbrechens ſchuldig macht. Zu dieſen Delikten ſind jedoch nicht die dem Diebſtahl und der Unterſchlagung verwandten geringen Vergehen oder Uebertretungen, wie der Mundraub oder Futtermitteldiebſtahl zu rechnen.[162])

Ein weiterer Kündigungsgrund liegt vor, wenn ſich der Schiffsmann durch ſtrafbare Handlung eine Krankheit oder Verletzung zugezogen hat, die ihn arbeitsunfähig macht. Es genügt, wenn er ſeinen Dienſt im weſentlichen nicht mehr verrichten kann[163]), da er nur ſelten dem Schiff in anderer Weiſe wird von Nutzen ſein können.

Ebenſo iſt der Reeder zur Kündigung berechtigt, wenn die Gefahr droht, daß ein geſchlechtskranker Schiffsmann die übrigen an Bord befindlichen Perſonen anſteckt. Gleichgültig iſt es, ob der Schiffsmann ſich die Krankheit vor oder nach der Anheuerung oder Anmuſterung zugezogen hat, ob ihn ein Verſchulden trifft oder ob die Krankheit ihn dienſtuntauglich macht oder in der Ausführung ſeines Dienſtes nicht behindert. Denn dieſe Beſtimmung bezweckt nicht wie § 70 Ziff.4 dem Schiffsmann die Folgen einer verſchuldeten Dienſtunfähigkeit aufzubürden, ſondern ſoll die an Bord befindlichen Perſonen vor

158) Sp. 315/25.
159) Sp. 189/27; 346/28.
160) Sp. 240/26; P. Ehlers S. 160.
161) Sp. 232/24, 7/25, 88/28.
162) § 360 Ziffer 5 und 6 StGB.; Haerle S. 93, Knitſchky-Rudorff S. 508 § 70 Anm. 8.
163) Entgegengeſetzter Meinung: Haerle S. 93.

der Anſteckungsgefahr ſchützen.[164]) Ob eine Anſteckungsgefahr vorliegt, entſcheidet der Arzt oder, wenn ein ſolcher nicht an Bord iſt, der Kapitän.[165])

Als letzten Kündigungsgrund nennt § 70 den Fall, daß die Reiſe, für die der Schiffsmann geheuert iſt, wegen Krieg, Embargo, Blockade, Ein- und Ausfuhrverbot oder eines ſonſtigen Schiff und Ladung betreffenden Zufalls aufgegeben iſt. Als derartiger Zufall iſt jedes vom Reeder nicht verſchuldete, nautiſche Ereignis anzuſehen, das die Ausführung der Reiſe hindert, z. B. auch Eisblockade, d. h. Vereiſung der Ausfahrt oder eines Anlaufhafens oder eine ſo ſtarke Beſchädigung des Schiffes, daß eine ſofortige Reparatur notwendig wird.[166]) Pappenheim[167]) rechnet darunter auch das Stilliegen der Schiffahrt infolge eines Krieges. Das dürfte wohl aber nur inſofern richtig ſein, als der Krieg als nautiſches Hindernis wirkt, d. h. die Fahrt des Schiffes durch unmittelbare Wirkung hindert, z. B. dadurch, daß das Schiff wegen der Torpedierungsgefahr die Reiſe nicht antreten kann; § 70 Ziff. 6 iſt aber nicht anwendbar, wenn die Reiſe durch die allgemeine Lahmlegung des Handels infolge des Kriegs gehindert wird, wenn ſie beiſpielsweiſe wegen Mangels an Ladung aufgegeben werden muß; denn in dieſem Falle liegt ein kommerzieller, nicht ein nautiſcher Zufall vor. Nach dem Wortlaut des § 70 Ziff. 6 gilt dieſe Beſtimmung nur für Heuerverhältniſſe auf Reiſe. Man wird ſie aber auch auf den Fall der Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit anwenden können. Nach Anſicht des Geſetzgebers des ADHGB., dem die S.O. dieſe Beſtimmung unverändert entnommen hat, ſollte Reiſeaufgabe auch bei Heuerverhältniſſen auf unbeſtimmte Zeit Kündigungsgrund ſein, außer, wenn der Schiffsmann noch nicht für eine beſtimmte Reiſe einberufen war oder wenigſtens die Einberufungsorder noch nicht angenommen hatte.[168]) Dieſe Einſchränkung wurde durch den Umſtand begründet, daß damals bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit nicht eine Reiſe der andern folgte, ſondern der Schiffsmann oft lange Zeit an Land warten mußte, ehe er zur nächſten Reiſe einberufen wurde.[169]) Da heute eine Reiſe der andern folgt und eine Einberufungsorder ſo gut wie garnicht mehr vorkommt[169]), ſo iſt jene Einſchränkung jetzt praktiſch bedeutungslos. Man kann daher ſagen, daß § 70 Ziff. 6 heute auch bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit ſchlechthin gilt.

Nun fragt ſich aber, ob neben dieſen in § 70 aufgezählten Gründen noch andere Ereigniſſe den Reeder zur vorzeitigen Kündigung

---

164) Pappenheim S. 570.
165) Löwe § 70 Anm. 6.
166) Pappenheim S. 563/564; Löwe § 70 Anm. 7; Pappenheim LZ. 1915, S. 1623/1624.
167) Pappenheim in LZ. S. 1623/1624.
168) Prot. S. 1995.
169) Mitteilung von Herrn Kap. Schneider.

berechtigen. Loewe[170]) und einige andere Schriftſteller[171]) ſind der Anſicht, daß neben § 70 im Heuerrecht auch § 626 BGB. anwendbar wäre, daß alſo der Reeder aus jedem „wichtigen" Grunde den Schiffsmann vorzeitig kündigen könne.

Demgegenüber ſteht die herrſchende Meinung[172]) [174]) auf dem Standpunkt, daß § 70 die Gründe für die vorzeitige Kündigung erſchöpfend aufzählt. Dieſe Anſchauung beruft ſich[173]) darauf, daß bei Kündigung aus den Gründen des § 70 Abſ. 1 nach § 70 Abſ. 2 Eintragung der Kündigung ſamt des Grundes in das Schiffstagebuch erforderlich iſt; es wäre nun wahrſcheinlich, daß die S.O. dies auch für andere, weniger genau beſtimmte Gründe angeordnet hätte, wenn ſie eine Kündigung aus weiteren Gründen hätte zulaſſen wollen. Außerdem verpflichte die „Entlaſſung" aus anderen Gründen als denen des § 70 nach § 72 zur Zahlung einer Entſchädigung; daraus folge aber, daß die S.O. nur die Gründe des § 70 als wichtige Gründe angeſehen haben will, die zu einer entſchädigungsloſen, vorzeitigen Kündigung berechtigen.[174]) [173])

Dieſer Meinung wird man ſich anſchließen müſſen. Denn das ſpezielle Kündigungsrecht des § 70 ſchließt das allgemeine des bürgerlichen Rechts nach § 626 BGB. aus. Die S.O. hat das heuerrechtliche Kündigungsrecht aber auf die Fälle des § 70 beſchränken wollen, wie ſich aus den von Haerle und Pappenheim angeführten Beſtimmungen ergibt. Daher kann der Reeder nur aus den in § 70 aufgezählten Gründen vorzeitig kündigen.

Iſt einer der Fälle des § 70 eingetreten, ſo iſt der Reeder ſelbſtverſtändlich nicht verpflichtet, von ſeinem Kündigungsrecht Gebrauch zu machen; er kann auch darauf verzichten. Der Verzicht braucht nicht durch ausdrückliche Erklärung erfolgen, er kann auch durch ein Verhalten zum Ausdruck gebracht werden, das nach der Verkehrsſitte als Verzicht aufgefaßt werden muß. Solcher ſtillſchweigende Verzicht liegt vor allem dann vor, wenn der Reeder ſein Kündigungsrecht trotz Kenntnis des Grundes nicht alsbald nach dem Zeitpunkt ausübt, zu welchem er die Kenntnis erlangt hat oder ohne grob fahrläſſig zu handeln, hätte Kenntnis erlangen müſſen. Eine Kündigung erfolgt alsbaldig, wenn der Kapitän ſich von dem zur Kündigung berechtigenden Vorfall rechtzeitig Kenntnis verſchafft und daraufhin die Kündigung ausſpricht, ſobald es ein ordentlicher Bordbetrieb zuläßt. Das wird im allgemeinen an demſelben oder in den nächſten beiden Tagen nach dem Vorfall möglich ſein; es iſt aber bei beſonderen Umſtänden auch zuläſſig, erſt nach einer Reihe von Tagen zur Kündigung zu ſchreiten, etwa wenn in der Zwiſchenzeit übermäßig

170) Löwe § 70 Anm. 1.
171) Eichholz S. 148; P. Ehlers in Hanſa 1915 S. 176.
172) Pappenheim S. 587; Haerle S. 90/91; Wüſtendörfer S. 682; Brodmann S. 528 § 70 Anm 1; Brandis Bd. 1 S. 67.
173) Pappenheim S. 587; Haerle S. 90/91.
174) Sp. 213a, 97/24, 277/24, P. Ehlers S. 161.

ſchlechtes Wetter die volle Aufmerkſamkeit und Tätigkeit der Beſatzung in Anſpruch genommen hat, ſodaß zu anderen Verrichtungen keine Zeit und Aufmerkſamkeit verblieb.

Als Verzicht auf das vorzeitige Kündigungsrecht iſt es auch anzuſehen, wenn der Kapitän trotz Kenntnis von einem Kündigungsgrund den Schiffsmann ordnungsmäßig nach § 39 MT. kündigt. Denn dadurch gibt er zu erkennen, daß er von dem vorzeitigen Kündigungsrecht keinen Gebrauch machen will.[175])

Das Kündigungsrecht des Reeders erliſcht aber auch vor ſeiner Ausübung, wenn der Schiffsmann vorher mit Grund friſtlos, d. h. mit ſofortiger Wirkung kündigt; denn dann erliſcht das Heuerverhältnis ſofort und das Kündigungsrecht des Reeders wird gegenſtandslos.[176]) Kündigt der Schiffsmann vorzeitig, aber nicht auf ſofort, ſondern auf einen zukünftigen Zeitpunkt, z. B. zur Ankunft im nächſten deutſchen Hafen, ſo kann der Reeder ihm durch eine friſtloſe Kündigung oder eine vorzeitige Kündigung auf einen früheren Zeitpunkt (etwa zur Ankunft im nächſten Hafen) zuvorkommen.

Das vorzeitige Kündigungsrecht wird durch Erklärung gegenüber dem Schiffsmann[177]) ausgeübt. Es genügt mündliche Erklärung, da § 28 Abſ. 4 S.O. nicht für die vorzeitige Kündigung gilt. Es iſt nicht nötig, daß die Erklärung ausdrücklich erfolgt oder daß das Wort „kündigen" gebraucht wird[177]); es genügt ein Verhalten des Kapitäns, das nach der Verkehrsanſchauung als Kündigung aufgefaßt werden muß.[177]) Bei Heuerverhältniſſen auf unbeſtimmte Zeit iſt weiterhin erforderlich, daß aus der Erklärung hervorgeht, daß es ſich um eine vorzeitige Kündigung handelt, d. h. daß das Heuerverhältnis eher enden ſoll, als es enden würde, wenn zur ſelben Zeit ordnungsmäßig gekündigt wäre. Im Zweifel iſt eine Kündigung als ordnungsmäßig anzuſehen.[178])

§ 70 Abſ. 2 verlangt außerdem, daß dem Schiffsmann bei der Kündigung der Kündigungsgrund mitgeteilt werden muß. Dieſe Mitteilung ſoll den Schiffsmann in Stand ſetzen, ſich zu verteidigen, wenn er die Gründe nicht für ausreichend oder ſtichhaltig hält. Es iſt aber zweifelhaft, welchen Einfluß die Unterlaſſung dieſer Mitteilung auf die Kündigung hat. Für Verteilung der Beweislaſt muß es bedeutungslos ſein, da dieſe ſich, wie unten dargelegt wird[180]), nach der Eintragung in das Schiffstagebuch richtet; es wäre außerdem auch ſehr unzweckmäßig, die Beweislaſt bezgl. des Kündigungsgrundes danach zu beſtimmen, ob bei Ausſpruch der Kündigung der Grund mitgeteilt iſt, da die Kündigung oft unter vier Augen erfolgt und daher meiſt nicht nachzuweiſen iſt, was dabei geſprochen iſt, ob auch der Kündigungsgrund dabei mitgeteilt iſt. Da die Beſtimmung über

175) Sp. 190/24, 166/24, 340/26, 119/27.
176) Sp. 193/24.
177) Vgl oben § 5; dort auch nähere Literaturangaben.
179) Sp. 146/29.
180) Vgl. unten § 9 Schluß.

Mitteilung des Kündigungsgrundes aber auch nicht wie die Vorſchrift über Eintragung der Kündigung in das Schiffstagebuch durch eine Strafvorſchrift geſichert iſt, muß ſie irgend einen anderen Einfluß auf die Kündigung haben, da ſie ſonſt praktiſch bedeutungslos wäre. Dieſe Frage iſt bei genauer Betrachtung des Wortlauts des § 70 Abſ. 2 ſchnell zu löſen. § 70 Abſ. 2 ſchreibt vor, daß der Kapitän „die Entlaſſung und ihren Grund ſobald als möglich dem Schiffsmann mitteilen" muß. Daraus iſt aber zu ſchließen, daß ebenſo wie die „Entlaſſung mitgeteilt", d. h. die vorzeitige Kündigung dem Schiffsmann gegenüber erklärt werden muß, um wirkſam zu ſein, auch die Mitteilung des Grundes Vorausſetzung für die Wirkſamkeit der Kündigung iſt. Der Reeder kann daher ſein Kündigungsrecht nur wirkſam ausüben, indem er dem Schiffsmann gegenüber die Kündigung unter Angabe des Grundes erklärt.[181])

Ferner iſt der Kapitän verpflichtet, die Kündigung ſowie deren Grund ſobald als möglich in das Schiffstagebuch einzutragen.[182]) Dieſe Vorſchrift ſoll den Schiffsmann davor ſchützen, daß nicht ſpäter bei dem Streit über die Berechtigung der Kündigung ein früher bei deren Ausſpruch unbeachtet gelaſſener Grund zur Begründung der Kündigung verwandt wird.[183]) Sie ſoll alſo dem Schiffsmann den Gegenbeweis erleichtern.[184])

Unterläßt der Kapitän die Eintragung, ſo macht er ſich nach § 114 Ziff. 12 S.O. ſtrafbar. Es iſt aber nicht ohne weiteres klar, welche Wirkung es auf die Kündigung hat, wenn die Eintragung unterbleibt. Drei Schiedsſprüche des TSchG.[184a]) gehen ſoweit, die Wirkſamkeit der vorzeitigen Kündigung von der Eintragung abhängig zu machen. Dieſe Anſicht iſt aber nicht zu billigen. Denn die Strafbeſtimmung des § 114 Ziff. 12 wäre überflüſſig, wenn die Kündigung bei Fehlen der Eintragung unwirkſam und daher eine Aufklärung der Gründe nicht mehr von Nöten wäre. Außerdem würde das zur Folge haben, daß die Kündigung erſt mit Bewirkung der Eintragung wirkſam würde und bis dahin ein Schwebezuſtand beſtände, da die Eintragung nicht gleich bei der Kündigung, ſondern erſt ſpäter vorgenommen zu werden braucht, und zwar ſpäteſtens, wenn der Schiffsmann das Schiff verläßt. Das wäre ein praktiſch unhaltbarer Rechtszuſtand.[185])

Die Eintragung hat vielmehr keine Bedeutung für die Wirkſamkeit der Kündigung. Sie dient lediglich Beweiszwecken; ſie ſoll, wie oben ſchon erwähnt wurde, dem Reeder den ihm obliegenden Beweis ſichern, daß er zur Kündigung nach § 70 S.O. berechtigt war.[186])

---

178) Sp. 146/29, 276/31.
181) So.: Sp. 58/27, 304/29. Entgegengeſetzter Anſicht: Haerle S. 94/95.
182) § 70 Abſ. Abſ 2 Satz 1 Halbſatz 2.
183) Mot. 1872 zu § 57 Abſ. 2.
184) Prot. S. 1790/1791.
184a) Sp. 213a, 240/27; 265/28.
185) Sp. 265/28, 213a.
186) Sp. 29/24; 424/24; 363/24; 240/27; 324/27; 133/26.

Zwar genügt er ſeiner Beweispflicht noch nicht durch den Hinweis auf die Eintragung im Schiffstagebuch; er muß vielmehr trotzdem nachweiſen, daß die dort eingetragenen Umſtände tatſächlich vorgefallen ſind. Iſt der Kündigungsgrund aber eingetragen, ſo liegt auf der Hand, daß irgend etwas vorgefallen iſt, ſodaß dem Reeder der Beweis erleichtert wird.[187]) Iſt jedoch kein Grund eingetragen, ſo ſind erheblich ſtrengere Anforderungen an den Nachweis zu ſtellen.[188])

Die vorzeitige Kündigung kann das Heuerverhältnis mit ſofortiger Wirkung beenden; dann ſpricht man von friſtloſer Kündigung. Dies iſt jedoch für die vorzeitige Kündigung nicht begriffsnotwendig. Der Reeder kann auch die Beendigung des Heuerverhältniſſes durch die Beſtimmung eines Endtermins gewiſſe Zeit hinausſchieben. Der Endtermin muß jedoch vor dem Zeitpunkt liegen, zu dem das Heuerverhältnis ordnungsmäßig geendet wäre, d. h. vor Ablauf der vertraglich beſtimmten Zeit, vor Beendigung der Reiſe oder vor dem Zeitpunkt, an dem das Heuerverhältnis geendet wäre, wenn es nicht vorzeitig, ſondern ordentlich gekündigt wäre. Es empfiehlt ſich bei Ausſpruch der vorzeitigen Kündigung, ausdrücklich einen Endtermin zu beſtimmen; dies iſt jedoch nicht nötig. Denn mangels einer Beſtimmung über den Endtermin iſt anzunehmen, daß das Heuerverhältnis im nächſten größeren Hafen enden ſoll, in dem die Annahme eines Erſatzmannes möglich iſt. Hat der Kapitän nämlich einen Endtermin nicht angegeben, ſo iſt zu vermuten, daß er den Schiffsmann ſobald als möglich, d. h. ſobald ein Erſatzmann angenommen werden kann, entfernen will.

Bei vorzeitiger Kündigung nach § 70 ſtehen dem Schiffsmann im allgemeinen keine beſonderen Anſprüche zu, er kann lediglich die verdiente Heuer verlangen.[191]) Nur bei Kündigung wegen Geſchlechtskrankheit hat der Schiffsmann die für die Erkrankung vorgeſehenen Anſprüche[192]). Obwohl § 71 nicht auf § 62 S.O. Bezug nimmt, wird dieſer auch hier anzuwenden ſein, d. h. dem geſchlechtskranken Schiffsmann werden die Anſprüche der §§ 59-61 nicht zuſtehen, wenn er erſt nach dem Entweichen aus dem Dienſt erkrankt oder ſich die Krankheit durch eine ſtrafbare Handlung zugezogen hat.[193]) Denn ſonſt würde ſich der geſchlechtskranke Schiffsmann beſſer ſtehen, wenn er gekündigt würde, als dann, wenn das Heuerverhältnis fortdauerte.[193]) Bei Kündigung wegen Aufgabe der Reiſe wegen eines das Schiff betreffenden Zufalls hat der Schiffsmann die Anſprüche, die ihm nach § 69 S.O. bei zufälligem Schiffsverluſt zuſtehen würden.[194])

187) Sp. 133/26; 204/27; 324/27.
188) Sp. 209/27; 340/26.
191) § 71 Abſ. 1 S.O.
192) § 71 Abſ. 2 S.O.
193) Pappenheim S. 572.
194) § 71 Abſ. 3.

§ 10.

Die unbegründet vorzeitige Kündigung.

An die Ausführungen über das Kündigungsrecht des Reeders aus § 70 S.O. ist eine Betrachtung über die Bedeutung des § 72 S.O. anzuschließen. § 72 spricht dem Schiffsmann bestimmte festnormierte Ansprüche für den Fall zu, daß er aus andern als den in § 70 genannten Gründen vom Reeder entlassen wird. Der Wortlaut dieser Bestimmung ist denkbar unklar; vor allem läßt er nicht erkennen, ob § 72 den Ausdruck „Entlassen" im Sinne von Kündigen oder im Sinne von Dienstbeendigung gebrauchen will.[195]) Wäre ersteres der Fall, so läge der Schluß nahe, daß der Reeder bei Zahlung einer Entschädigung berechtigt sei, den Schiffsmann auch aus andern als den in § 70 genannten Gründen vorzeitig zu kündigen. Die herrschende Meinung[196]) vertritt nun den Standpunkt, daß dieses nicht aus § 72 gefolgert werden dürfe. „Entlassen" bedeute dort nur „Abbrechen des tatsächlichen Arbeitsverhältnisses".[195]) Es stehe dem Reeder nämlich frei, jederzeit den tatsächlichen Dienst zu beenden, d. h. die ihm vom Schiffsmann angebotenen Dienste nicht anzunehmen; denn der Schiffsmann habe keinen Anspruch auf Beschäftigung. Nach bürgerlichem Recht (§ 615 BGB.) müßte er ihm dann seinen Lohn bis zur Beendigung des fortlaufenden Dienstverhältnisses zahlen; § 72 habe aber nur an Stelle dieses in jedem Fall verschieden gestalteten Anspruchs einen festen ein für allemal normierten Anspruch gesetzt. Aus § 72 könne aber nicht ein Recht des Reeders, den Schiffsmann jederzeit vorzeitig zu kündigen, abgeleitet werden; ein solches Recht gäbe es im Heuerrecht nicht.

Dieser Ansicht kann nicht beigepflichtet werden. Aus der Ausdrucksweise des § 72 ist zwar nichts Gegenteiliges zu entnehmen, da das Wort „Entlassen" ebensogut wie zur Bezeichnung der Kündigung auch zur Bezeichnung der Dienstbeendigung gebraucht sein kann. Trotzdem gibt es ein Recht des Reeders, den Schiffsmann aus jedem Grund vorzeitig zu kündigen. Dieses Recht entspringt jedoch nicht der Vorschrift des § 72, sondern altem heuerrechtlichen Gewohnheitsrecht, das von der S.O. in § 72 anerkannt worden ist und die als bekannt vorausgesetzte Grundlage dieser Bestimmung bildet.

Diese Behauptung bedarf jedoch noch einer eingehenden Begründung. Die Geschichte des Heuerrechts zeigt deutlich, wie sich allmählich ein jederzeitiges Kündigungsrecht des Reeders herausgebildet hat. Das älteste abendländische Seerecht kennt ein solches Recht noch nicht; denn das Konsulat der See[197]) bestimmt ausdrücklich im Kap. 122, daß

195) Vgl. Ausführungen über den Ausdruck „Entlassen" oben § 8.

196) Pappenheim S. 573-575; Haerle S. 91; Wüstendörfer S. 682; Brandis I S. 67; Knitzschky-Rudorff, S. 510 Anm 2 zu § 72; Löwe § 72 Anm. 1 b. Auch für die nachfolgende Darlegung der herrschenden Meinung wird auf dieser Schriftstelle Bezug genommen.

197) Abgedruckt in Engelbrecht, Corpus iuris nautici (Sammlung aller Seerechte) Bd. 1 Lübeck 1790.

der Kapitän den Schiffsmann außer in drei beſtimmten Fällen nicht von ſich weiſen könne; das Seerecht von Oleron[197]) ſchreibt in Art. XIII vor, daß die unrechtmäßig von Bord gewieſenen Schiffsleute dem Schiff bis zur Beendigung der Reiſe folgen müßten, und dafür ihre volle Heuer erhalten ſollten; beide Geſetze wollen alſo das Heuerverhältnis fortbeſtehen laſſen, auch wenn der Schiffsmann aus dem Dienſt gewieſen iſt.

Das Wisbyer Seerecht[197]) hingegen geſtattet dem Reeder, den Schiffsmann jederzeit gegen Zahlung einer Entſchädigung in Höhe der halben Heuer zu entlaſſen. Art. XLIV. beſtimmt nämlich, daß der Schiffer dem Schiffsmann die halbe Heuer zu zahlen habe, wenn er ihn wegen eines Streits verabſchiede, an dem er ihm keine Schuld nachweiſen könne; der Ausdruck „Verabſchieden" bezeichnet im Wisbyer Seerecht die Entlaſſung der Mannſchaft bei gleichzeitiger Beendigung des Heuerverhältniſſes; denn dieſes Seerecht ſpricht in den Fällen, in denen der Schiffsmann trotz Fortbeſtand des Heuerverhältniſſes entlaſſen wird, nicht von „Verabſchieden", ſondern von „Aus dem Schiff gehen heißen".[197a]) Noch unverkennbarer als im Wisbyer Seerecht tritt das jederzeitige Kündigungsrecht im hanſiſchen Recht[198]) zu Tage. Von dort iſt es in zahlreiche deutſche Partikularſeerechte übergegangen. Ende des 18. und Mitte des 19. Jahrhunderts, alſo zur Zeit der Entſtehung des ADHGB., galt es faſt allgemein im deutſchen Seerecht.[198a])

Bei Schaffung des ADHGB. hat deſſen Geſetzgeber es als Gewohnheitsrecht anerkannt. Denn dieſer iſt davon ausgegangen, daß der Reeder aus wirtſchaftlichen Gründen ermächtigt ſein müſſe, den Schiffsmann während der Reiſe zu entlaſſen.[199]) Mit dem Ausdruck „Entlaſſen" wollte auch er die Kündigung, d. h. die Beendigung des Heuerverhältniſſes bezeichnen; denn es heißt in den Protokollen der Hamburgiſchen Kommiſſion (S. 1999): „Die Mannſchaft habe auf Grund des Heuerkontraktes ein Recht darauf, daß ihr während der kontraktlichen Zeit Gelegenheit gegeben werde, Erwerb zu machen. Dieſes Recht auf Erwerb werde durch die Entlaſſung verletzt." Wäre mit „Entlaſſung" nur die Beendigung des tatſächlichen Arbeitsverhältniſſes gemeint, ſo würde das Heuerverhältnis fortbeſtehen und der Schiffsmann Fortzahlung der Heuer verlangen können; von einer Verletzung ſeines Rechtes, Erwerb zu machen, könnte daher keine Rede ſein; dieſe kann vielmehr nur dann vorliegen, wenn das Heuerverhältnis vorzeitig erliſcht und der Schiffsmann vor Ablauf der im Vertrag vorgeſehenen ordnungsmäßigen Vertragszeit ſeinen Anſpruch auf

---

197a) Art. XXVI, XI,III, auch XLIV d. Wisbyer Seerechts.

198) Langenbeck S. 57.

198a) Durch Geſetz anerkannt in Preußen (ALR II. Teil 8. Titel §§ 1552, 1553 unter dem Titel Abdankung des Schiffsvolks unter b) durch Zutun des Schiffers). Hamburg (Revidierte Hamburger S.O. v. 1854 Art. 23, Lappenberg Bd. 24). Für Gewohnheitsrecht vgl. Kaltenborn S. 199; Pöhls S. 262.

199) Prot. S. 1999.

Heuer verliert. Das ADHGB. hat daher das Recht des Reeders, jederzeit zu kündigen, durch Art 545 ohne Einſchränkung anerkannt. Daraus, daß Art. 545 die Entſchädigung nur für das auf Reiſe geſchloſſene Heuerverhältnis feſtgeſetzt hat, kann nicht geſchloſſen werden, daß das ADHGB. das jederzeitige Kündigungsrecht nicht auch für die anderen Heuerverhältniſſe hat anerkennen wollen. Denn es handelt ſich um einen unteilbaren Grundſatz, der nur im ganzen angenommen oder abgelehnt werden kann. Außerdem galt Art. 545 auch bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit, falls der Schiffsmann die Einberufungsorder für eine beſtimmte Reiſe angenommen hatte.[200]) Der Geſetzgeber hat es aber für überflüſſig gehalten, auch für Anheuerung auf beſtimmte Zeit die Höhe der Entſchädigung für den Schiffsmann bei unbegründeter vorzeitiger Kündigung feſtzuſetzen, da dieſe nicht wie bei den auf Reiſe und auf unbeſtimmte Zeit geſchloſſenen Heuerverhältniſſen nach allgemeinen Rechtsgrundſätzen unbeſtimmt ſei, ſondern durch die vertraglich beſtimmte Dauer des Heuerverhältniſſes von vornherein begrenzt werde.[201])

Dieſes von dem ADHGB. anerkannte Gewohnheitsrecht iſt auch von den beiden Seemannsordnungen des Reichs anerkannt worden. Denn der Paſſus des Art. 545, durch den das ADHGB. die Anerkennung zum Ausdruck gebracht hat[202]) iſt unverändert vom ADHGB. in die S.O. von 1872 und von dieſer in die S.O. von 1902 übergegangen, ohne daß ſich aus den Motiven oder ſonſtigen Beſtimmungen entnehmen ließe, daß die Seemannsordnungen hinſichtlich des unbegrenzten vorzeitigen Kündigungsrechts des Reeders eine andere Stellung einnehmen wollten als das ADHGB. Zwar heißt es in der Begründung zur S.O. von 1872[203]): „wenn der Schiffer den Schiffsmann ohne Befugnis entläßt", doch iſt dieſem Paſſus keine Bedeutung beizumeſſen, denn er kann die Befugnis, den Schiffsmann ohne Zahlung von Entſchädigung zu entlaſſen, gemeint haben und reicht daher nicht aus, um daraus einen etwa von der Anſchauung des ADHGB. abweichenden Standpunkt der S.O. von 1872 in dieſer wichtigen Frage entnehmen zu können.

Dieſe Ausführungen haben alſo ergeben, daß auch heute kraft von der S.O. anerkannten Gewohnheitsrechts der Reeder berechtigt iſt, den Schiffsmann auch aus anderen als den in § 70 S.O. genannten Gründen vorzeitig zu kündigen. Dieſe Anſicht, die, wie ſchon erwähnt iſt, von der herrſchenden Meinung abgelehnt wird, iſt in älterer Zeit mehrfach vom Hamburger Handelsgericht[204]) vertreten worden und findet ſich heute als eine in den Kreiſen der Praktiker

200) Vgl. näher unten § 10 Schluß.
201) Prot. S. 1996, 1938.
202) Nämlich die Worte: „Wird ein Schiffsmann aus andern als den in Art. 543 aufgeführten Gründen entlaſſen".
203) Mot. 1872 zu § 59.
204) HdGZ. 1875 H.Nr. 269, 1878, H.Nr. 97; vgl. auch Entſchdg. d. Schifferalten HdGZ. 1868 H.Nr. 143 V.

und modernen Arbeitsrechtler weitverbreitete Anſchauung.[205]) Es empfiehlt ſich nun nicht, von unberechtigter Entlaſſung oder unberechtigter Kündigung[206]) zu ſprechen, ſondern von unbegründet vorzeitiger Kündigung; denn nur ſo kommt zum Ausdruck, daß die Kündigung auch ohne einen Grund des § 70 zuläſſig iſt.

Das Vorhandenſein dieſes Kündigungsrechtes iſt auch eine praktiſche Notwendigkeit. Denn es würde zu einem unhaltbaren Rechtszuſtand führen, wenn das Heuerverhältnis bei grundloſer Entlaſſung des Schiffsmanns nicht enden würde. Bei Anheuerung auf Reiſe oder beſtimmte Zeit würde es bis zum ordnungsmäßigen Ende der Vertragszeit, d. h. bis zur Vollendung der Reiſe oder Ablauf der beſtimmten Zeit dauern; dies hätte ſchon die praktiſch ſehr unangenehme Folge, daß die Dienſtpflicht des Schiffsmanns fortbeſtände und der Reeder daher jederzeit vom Schiffsmann Wiederantritt des Dienſtes verlangen könnte, auch wenn dieſer weit von ſeinem alten Schiff entfernt bereits auf einem anderen Schiff bedienſtet wäre. Das auf unbeſtimmte Zeit abgeſchloſſene Heuerverhältnis würde aber in jenem Fall nie erlöſchen können; denn es endet bei ordentlicher Kündigung erſt, wenn der Schiffsmann in einem deutſchen Löſch- und Ladehafen vom Schiff entlaſſen wird. Wenn man auch in der grundloſen Entlaſſung eine ſtillſchweigende ordentliche Kündigung ſehen wollte, ſo könnte dieſe Kündigung doch nicht das Heuerverhältnis zum Erlöſchen bringen, da ſich der vorzeitig entlaſſene Schiffsmann bei Anlaufen des nächſten deutſchen Löſch- und Ladehafens nicht mehr an Bord befindet und daher auch nicht in einer nach § 39 MT. zuläſſigen Weiſe entlaſſen werden könnte.

Die unbegründet vorzeitige Kündigung erfolgt in derſelben Weiſe wie die begründet vorzeitige. Da ſie jedoch ohne jeden Grund erfolgen kann, iſt es nicht nötig, daß bei Ausſpruch der Kündigung der Grund angegeben wird. Ebenſowenig braucht die unbegründet vorzeitige Kündigung in das Schiffstagebuch eingetragen zu werden. Denn dieſe Eintragung dient bei der Kündigung aus § 70 nur dazu, die Zuläſſigkeit der Kündigung ſpäter nachprüfen zu können[207]), da aus dem Datum zu erſehen iſt, ob die Kündigung noch rechtzeitig erfolgt iſt oder ob der Grund bereits verwirkt war. Da die unbegründet vorzeitige Kündigung aber jederzeit erfolgen kann, ſo iſt eine ſolche Eintragung bei ihr überflüſſig. Doch muß bei der unbegründet vorzeitigen Kündigung genau wie bei der Kündigung aus § 70 klar zu erkennen ſein, daß es ſich um eine vorzeitige und nicht um eine ordentliche Kündigung handelt. Dies wird jedoch meiſt ſchon daraus zu ſehen ſein, daß der Schiffsmann kurz darauf entlaſſen wird.

Unbegründet vorzeitige Kündigung liegt zunächſt in dem Fall vor, daß der Reeder ausdrücklich ohne Grund oder aus einem andern, als

205) Hanſa 1905 S. 544; Mdl. Mitteilung von P. Ehlers; Bacmeiſter, See- und Binnenſchiffahrtsrecht S. 36; auch Kaskel S. 177 Anm. 1.
206) Löwe § 72 Anm. 1a.
207) Mot. 1872 zu § 57.

den in § 70 genannten Gründen kündigt, z. B. weil er die Mannſchaft wegen Veräußerung des Schiffs entlaſſen will.[208]) (Es handelt ſich dabei nicht um eine Entlaſſung an einem unzuläſſigen Ort).[209]) Ferner iſt eine begründet vorzeitige Kündigung, die der Reeder ausſpricht, ohne dazu berechtigt zu ſein, nach § 140 BGB. in eine unbegründet vorzeitige, nicht etwa wie im allgemeinen Dienſtrecht[210]) in eine ordentliche Kündigung umzudeuten; denn der Wille des Reeders geht dahin, auf jeden Fall den Schiffsmann zu entfernen, d. h. das Heuerverhältnis vorzeitig zu beenden, auch wenn er eine Entſchädigung dafür zahlen muß; das zeigt ſich ſchon daran, daß in Zweifelsfällen in der Praxis vorzeitig gekündigten Schiffsleuten häufig die Entſchädigung des § 72 ausgezahlt wird.[208]) [209])

Schließlich iſt es als unbegründet vorzeitige Kündigung anzuſehen, wenn ein ordnungsmäßig gekündigter Schiffsmann vor Eintritt des Kündigungstermins entlaſſen wird. Denn in dieſer verfrühten Entlaſſung iſt eine zweite ſtillſchweigende Erklärung, nunmehr das Heuerverhältnis ohne Grund vorzeitig beendet ſehen zu wollen, da der Reeder den Willen hat, nicht erſt den Eintritt des Kündigungstermins abzuwarten, ſondern das Heuerverhältnis mit der Entlaſſung zu beendigen.

Das unbegründet vorzeitige Kündigungsrecht des Reeders beſteht auch, wenn das KSchG. Anwendung findet; denn dieſes Geſetz läßt die friſtloſe Kündigung unberührt (§ 2 Abſ. 3 KSchG.). Dagegen iſt das Bedenken geltend gemacht worden, daß auf dem Weg über die Kündigung nach § 72 S.O. die Vorſchriften des KSchG. umgangen werden könnten, da der Reeder nach § 72 jederzeit ohne Friſt kündigen könne, wenn er ihm die durch § 72 S.O. feſtgeſetzte, gegenüber den langen Kündigungsfriſten des KSchG. geringe Entſchädigung auszahlt[210a]). Dieſes Bedenken vermag jedoch nichts daran zu ändern, daß die unbegründet vorzeitige Kündigung durch das KSchG. nach der ausdrücklichen Beſtimmung des § 2 nicht berührt wird.

Sitzler - Goldſchmidt [210b]) will nun das unbegründet vorzeitige Kündigungsrecht auch im Anwendungsgebiet des KSchG. anerkennen, dem erwähnten Bedenken aber dadurch Rechnung tragen, daß er die nach § 72 S.O. zu zahlende Entſchädigung im Verhältnis zu den verlängerten Kündigungsfriſten verlängert. Dem kann zwar entgegengehalten werden, daß § 72 die bei unbegründet vorzeitiger Kündigung zu zahlende Entſchädigung von der Höhe des tatſächlichen Schadens unabhängig machen und ein für alle Mal feſt beſtimmen wollte. Andererſeits muß man aber berückſichtigen, daß zur Zeit der Entſtehung der S.O. nur kurze Kündigungsfriſten für das Heuerverhält-

208) Beiſpiele für dieſen Fall in den Sp. 440/24, 133/25, 182/25, 246/25, 284/25, 371/25.
209) Vgl. oben § 5; Unrichtig: Sp. 255/28, 255/29.
210) Staudinger § 626 Anm. IV. 5
210a) Sitzler-Goldſchmidt S. 86; Schneider-Stehr S. 78.
210b) Sitzler-Goldſchmidt S. 86/87.

nis galten, die auf keinen Fall länger waren als einen Monat. Da nun auf Grund des KSchG. die Kündigungsfriſten erheblich verlängert ſind, ſo kann man wohl ſagen, daß durch das KSchG. auch die Grundlage, auf der die S.O. die feſte Entſchädigung des § 72 berechnet hat, teilweiſe beſeitigt iſt und daß daher inſoweit die Entſchädigung nach den Kündigungsfriſten des KSchG. berechnet werden muß. Da ſich die Entſchädigung dann nur nach der Länge der Kündigungsfriſt richtet, iſt ſie im übrigen aber feſtbeſtimmt und nicht von den Umſtänden des Einzelfalls, beſonders der Höhe des tatſächlichen Schadens abhängig. Daher iſt die von Sitzler-Goldſchmidt vertretene Anſicht zu billigen.

§ 72 ſpricht die dort feſtgeſetzte Entſchädigung dem Schiffsmann nur in beſtimmten Fällen zu. Damit iſt aber noch nicht geſagt, daß der Schiffsmann in den anderen Fällen überhaupt keine Entſchädigung verlangen kann. Denn die Vorſchrift des § 72 ſoll nur den Umfang der Entſchädigung in dieſen Fällen beſtimmen, ſie bildet aber nicht die rechtliche Grundlage für dieſe Entſchädigungspflicht. Dieſe ergibt ſich auch nicht aus den allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundſätzen über die Leiſtung von Schadenserſatz, ſondern aus jenem alten Gewohnheitsrechtsſatz, der nicht nur das unbegründet vorzeitige Kündigungsrecht des Reeders feſtſetzt, ſondern auch vorſchreibt, daß in allen Fällen einer ſolchen Kündigung der Reeder dem Schiffsmann in irgend einer Weiſe Schadenserſatz zu leiſten hat.[211])

Nach ſeinem Wortlaut gilt § 72 nur für die auf Reiſe abgeſchloſſenen Heuerverhältniſſe. Der Geſetzgeber des ADHGB. hat dieſe Vorſchrift aber auch auf den Fall ausdehnen wollen, daß ein auf unbeſtimmte Zeit geheuerter Schiffsmann vorzeitig gekündigt wird, nachdem er zu einer beſtimmten Reiſe einberufen iſt und die Einberufungsorder angenommen hat. Er hat dieſen Fall im Geſetz nur deshalb nicht ausdrücklich erwähnt, weil er dies für überflüſſig hielt.[212])

Heute kann man noch einen Schritt weitergehen. Das ADHGB. hat bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit dieſe Einſchränkung gemacht, da damals der Schiffsmann in den großen Pauſen zwiſchen den einzelnen Reiſen zwar weiter im Dienſt des Reeders blieb, aber meiſt anderer Beſchäftigung nachging und daher keiner beſonderen Entſchädigung bedurfte, wenn er gekündigt wurde.[215]) Dieſer Fall kommt heute kaum mehr vor. Wird ein Schiff aufgelegt, ſo wird die nichtfeſtangeſtellte Schiffsmannſchaft meiſt ſofort gekündigt. Da im übrigen aber in der Linienfahrt wie in der Trampfahrt Reiſe auf Reiſe folgt, ſo gilt der Schiffsmann bei Beendigung der einen Reiſe ſtillſchweigend als für die nächſte Reiſe einberufen.[216]) Daher kann § 72 auf die Heuerverhältniſſe auf unbeſtimmte Zeit ohne Einſchrän-

211) Alte Hanſ. Recht Tit. XLIII.; ALT. II. Teil 8. Tit. §§ 1552/1553. Rev. Hamb. S.O. v. 1854 Art. 23; Kaltenborn S. 199); Pöhls S. 262.
212) Prot. S. 3845.
215) Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider
216) Vgl. oben § 9.

kung angewandt werden. Dies ist heute allgemein in der Praxis und Rechtsprechung anerkannt.[217]) Jedoch gilt § 72 auch heute nicht, falls der Schiffsmann auf bestimmte Zeit angeheuert ist. Nach § 72 kann der Schiffsmann als feste Entschädigung für die vorzeitige Beendigung des Heuerverhältnisses den Betrag der Heuer für einen Monat verlangen. Die Fixierung der Entschädigung soll es dem Schiffsmann ersparen, den tatsächlichen Schaden nachzuweisen.[218]) Daher ist sie von dessen Höhe unabhängig und schließt dessen Geltendmachung aus, auch wenn er ihren Betrag übersteigt.[219]) Jedoch kann der Schiffsmann neben dieser gesetzlichen Entschädigung den Schaden ersetzt verlangen, der ihm nicht durch die vorzeitige Kündigung, sondern durch ein davon unabhängiges schuldhaftes Handeln des Reeders oder Kapitäns entstanden ist.[220]) Andererseits braucht der Schiffsmann sich auf die Entschädigung nicht anrechnen zu lassen, was er nach der vorzeitigen Kündigung anderweitig verdient, da auch eine Verringerung des tatsächlichen Schadens keinen Einfluß auf die gesetzliche Entschädigung haben kann.[221]) § 72 bestimmt aber, daß auf die Entschädigung ein dem Schiffsmann eventuell gewährter Vorschuß anzurechnen ist; übersteigt der Vorschuß den Betrag der gesetzlichen Entschädigung, so ist der Ueberschuß dem Reeder zurückzuerstatten.[222])

Ist die vorzeitige Kündigung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Schiffsmann außerdem noch Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise oder nach Wahl des Kapitäns auf eine vom Seemannsamt vorläufig festzusetzende angemessene Vergütung sowie auf Fortzahlung der Heuer für die nach der in § 73 enthaltenen Tabelle zu berechnenden voraussichtlichen Dauer der Rückbeförderung.

Bei Anheuerung auf bestimmte Zeit hat der Schiffsmann nicht die sich aus § 72 ergebenden Entschädigungsansprüche. Daraus darf aber nicht geschlossen werden, daß er dann gar keine Entschädigung verlangen könnte. Die herrschende Meinung[223]) spricht dem auf bestimmte Zeit geheuerten Schiffsmann bei grundloser vorzeitiger Kündigung die Ansprüche aus § 615 BGB. zu, nämlich den Fortbezug von Heuer, Kost und Logis bis zum Ablauf der vertraglich bestimmten

217) P. Ehlers S. 164; Sp. 440/24, 359/24, 62/25, 400/24, 84/25, 423/24, 73/25, Sp. 137/25, 157/25, 182/25, 133/25, 285/25, 246/25, 258/25, Sp. 371/25, 294/25, 161/26, 282/27, 322/28, 99/28, 255/28, Sp. 36/29, 125/30, 261/30, 260/30; ferner verschiedene Urteile des AG. und LG. Hamburg, sowie des LG. und Obergericht Danzig zitiert in P. Ehlers S. 164.

218) Prot. S. 1996; Sp. 62/25, 246/25.

219) Pappenheim S. 573/575; Loewe § 72 Anm. 1a; Wüstendörfer S 685; Schaps S. 199 Anm 7; Sp. 444/24, 32/25, 98/25, 212/25, 399/25, 185/26

220) Hamb. Handelsgericht in HdGZ. 1878 H.Nr. 97; A.M : Sp. 32/25.

221) Eichholz S. 149; Schaps S. 199 Anm. 7; Wüstendörfer S. 685, P. Ehlers S. 165; Sp 232/25.

222) Mot. 1902 zu § 67; Löwe § 72 Anm. 2; Perels § 72 Anm. 4; Pappenheim S. 573/575.

223) Eichholz S. 149, Haerle S. 96; Loewe § 72 Anm. 1 b.

Zeit unter Abzug deſſen, was der Schiffsmann anderweitig verdient oder zu verdienen böswillig unterläßt. Dieſe Anſicht iſt jedoch irrig. Denn § 615 BGB. ſetzt voraus, daß die Dienſtpflicht des Schiffsmannes fortbeſteht, der Reeder jedoch die ihm angebotenen Dienſte nicht annimmt; bei unbegründet vorzeitiger Kündigung erliſcht aber das Heuerverhältnis und mit ihr die Dienſtpflicht ſofort. Die Entſchädigungspflicht des Reeders ergibt ſich vielmehr auch bei der Anheuerung auf Zeit aus dem von der S.O. anerkannten Gewohnheitsrechtsſatz. Fraglich iſt nur, wonach ſich ihr Umfang beſtimmt. Das ADHGB. iſt davon ausgegangen, daß ſich bei dem auf beſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältnis die Entſchädigung nach den allgemeinen Rechtsgrundſätzen richten ſollte, da dies Verhältnis einen mehr privatrechtlichen Charakter trüge und dem Heuerrecht fremd ſei.[224]) Dieſer Gedanke des ADHGB. iſt von der S.O. von 1902 übernommen worden. Denn die S.O. von 1872 hat die Beſtimmung des Art. 545 faſt unverändert gelaſſen, die S.O. von 1902 hat zwar die einzelnen Anſprüche erheblich umgeſtaltet, aber den Geltungsbereich dieſer Anſprüche nicht verändert; auch iſt aus den Motiven der beiden Seemannsordnungen nichts zu entnehmen, was auf eine Abweichung vom Standpunkt des ADHGB. ſchließen ließe. Daher richtet ſich auch heute noch die Höhe der Entſchädigung nach den allgemeinen Vorſchriften über die Art, wie Schadenserſatz zu bewirken iſt. Nach § 249 BGB. hat daher der auf Grund Gewohnheitsrechtes zum Schadenserſatz verpflichtete Reeder den Schiffsmann ſo zu ſtellen, wie dieſer ſtehen würde, wenn das den Schaden verurſachende Ereignis, nämlich die grundloſe vorzeitige Kündigung, nicht eingetreten wäre, wenn alſo das Heuerverhältnis die vertraglich beſtimmte Zeit noch fortgedauert hätte. Hiernach kann der Schiffsmann Heuer, Verpflegungs- und Logisgeld für die noch nicht abgelaufene Vertragszeit verlangen. Nach dieſem Grundſatz löſt ſich auch die im Schrifttum heiß umſtrittene Frage[225]), ob der vorzeitig gekündigte, auf beſtimmte Zeit angeheuerte Schiffsmann einen Anſpruch auf Rückbeförderung habe. Denn hätte das Heuerverhältnis die vertraglich beſtimmte Zeit fortbeſtanden, ſo hätte der Schiffsmann in einen deutſchen Hafen zurückkehren können, da ſich das Schiff zu der Zeit in einem deutſchen Hafen befunden hätte, oder wenn dies nicht der Fall geweſen wäre, der Schiffsmann nach § 67 Abſ. 2 Satz 2 die Fortſetzung des Heuerverhältniſſes bis zur Ankunft in einem deutſchen Hafen hätte verlangen können. Da ihm durch die vorzeitige Kündigung dieſe Möglichkeit genommen worden iſt, kann er als Schadenserſatz auch die Rückbeförderung in einen deutſchen Hafen verlangen; dieſer Rückbeförderungsanſpruch beſteht nur dann nicht, wenn der Reeder nachweiſt, daß das Schiff innerhalb 3 Monaten nach Ablauf der Vertragszeit gemäß ſeiner Order keinen deut-

224) Prot. S. 1938

225) Für Rückbeförderungsanſpruch: Haerle S. 97; dagegen: Eichholz S. 149, Löwe § 72 Anm. 1 b.

ſchen Hafen anlaufen wird, da der Schiffsmann die Fortſetzung des Heuerverhältniſſes nach § 67 Abſ. 2 Satz 2 höchſtens über 3 Monate verlangen kann.[226])

Der auf beſtimmte Zeit geheuerte Schiffsmann muß ſich jedoch nach § 249 BGB. auf die Entſchädigung die Vorteile anrechnen laſſen, die er nicht gehabt hätte, wenn das Heuerverhältnis nicht vorzeitig beendet wäre. Er muß alſo ſich von der Heuer das abziehen laſſen, was er anderweitig verdient hat. Hat er vorſätzlich oder grob fahrläſſig anderweitigen Verdienſt unterlaſſen, ſo kann ihm dieſes nach § 254 BGB. ebenfalls von der Heuer abgerechnet werden. Aus dieſem Grund kann auch der Rückbeförderungsanſpruch fortfallen, wenn der Schiffsmann ohne triftigen Grund eine Gelegenheit zur Rückkehr verſäumt hat; das kommt vor allem in dem Fall in Betracht, daß er eine ihm angebotene Stelle auf einem nach Deutſchland fahrenden Schiff ausſchlägt.

c) Vorzeitige Kündigung ſeitens des Schiffsmanns (§ 11).

Nach § 74 S.O. kann auch der Schiffsmann das Heuerverhältnis vorzeitig kündigen, und zwar dann, wenn einer der in § 74 aufgezählten Gründe vorliegt.

Als erſten Grund nennt § 74 den Fall, daß der Kapitän ſich einer ſchweren Verletzung der ihm gegenüber dem Schiffsmann obliegenden Pflichten ſchuldig macht. § 74 Ziff. 1 definiert den Begriff der ſchweren Pflichtverletzung nicht, ſondern begnügt ſich damit, einige Beiſpiele dafür aufzuführen. Dieſe Fälle ſtellen nicht ſtets ſchwere Pflichtverletzungen dar, ſondern nur dann, wenn ſie ſchwerer Natur ſind; das ergibt ſich aus dem Wortlaut der Vorſchrift, denn es heißt dort nicht: ſchwere Pflichtverletzung *wie* Mißhandlung etc., ſondern Pflichtverletzung durch Mißhandlung[227]). Solche Fälle ſind die Mißhandlung des Schiffsmanns durch den Kapitän oder die Duldung einer Mißhandlung durch andere Perſonen der Schiffsbeſatzung ſeitens des Kapitäns. Als Mißhandlung iſt jeder tatſächliche Angriff gegen den Schiffsmann anzuſehen, ſoweit er nicht in Ausübung der Diſziplinargewalt geſchieht.[227a]) Der Duldung einer Mißhandlung macht ſich der Kapitän erſt ſchuldig, wenn er davon Kenntnis erlangt hat und nicht dagegen vorgeht. Weiter nennt § 74 Ziff. 1 grundloſen Vorenthalt von Speiſe ſowie Verabreichung verdorbener Speiſe. Teilweiſe Entziehung der Speiſe kann der Kapitän als Diſziplinarſtrafe oder Zwangsmittel verhängen (nach § 91) oder bei Proviantmangel nach § 57 S.O. als Notmaßnahme anordnen. Als ſonſtige ſchwere Pflichtverletzung ſind vor allem zu nennen: Jeder ſonſtige Mißbrauch der Diſziplinargewalt, z. B. grundloſe Einſperrung des Schiffsmanns,

226) Mit ähnlicher Begründung Haerle S. 97; Haerle geht dabei jedoch von der falſchen Vorausſetzung des § 615 BGB. aus.

227) Haerle S. 102.

Vorenthalt fälliger Heuer[228]), Anweiſung eines ungenügenden Logisraums, Außerachtlaſſen der für die Sicherheit des Schiffes und der Schiffsleute nötigen Maßnahmen und Vorſchriften, falls dadurch die Sicherheit des Schiffes ernſtlich gefährdet wird[228a]) (z. B. Inſeegehen mit einem ſeeuntüchtigen Schiff; aber nicht der Fall, daß das Schiff mit einem Mangel ausläuft, der ihm keine ernſtliche Gefahr bringen kann.[229])

Ferner kann der Schiffsmann vorzeitig kündigen, wenn das Schiff die Flagge wechſelt. Im Gegenſatz zum alten Heuerrecht, nach welchem die Veräußerung des Schiffes ſchon zur Kündigung berechtigte[230]), kann der Schiffsmann bei Veräußerung des Schiffes nur kündigen, wenn das Schiff dabei gleichzeitig die Nationalität wechſelt, was ſich äußerlich durch Wechſel der Flagge kundgibt. Pappenheim[231]) hat ferner mit Recht darauf hingewieſen, daß § 74 Ziff. 2 auch dann anzuwenden ſei, wenn das Schiff das Recht, die deutſche Flagge zu führen, verliert, aber ein fremdes Flaggenrecht nicht erhält. Denn auch ein ſolches Schiff unterliegt in fremden Gewäſſern nicht mehr der deutſchen Hoheit.

Als weiteren Grund zur vorzeitigen Kündigung nennt § 74 den Fall, daß nach Beendigung der Ausreiſe eine Zwiſchenreiſe beſchloſſen oder beendet wird, ſoweit ſeit Dienſtantritt ein Jahr, falls das Schiff ſich in einem europäiſchen, einundeinhalbes Jahr, falls es ſich in einem außereuropäiſchen Hafen befindet, verfloſſen ſind. Als Zwiſchenreiſe iſt jede Frachtfahrt oder Fahrt nach einem Ladehafen (Zubringerfahrt) anzuſehen, die nicht nach dem Ausreiſehafen oder einem dieſem nahe gelegenen Hafen führt[232]), nicht aber eine Fahrt mit dem Zweck, neuen Proviant oder Kohlen einzunehmen oder das Schiff in Kriegszeiten in einem neutralen Hafen in Sicherheit zu bringen.[233]) Das Kündigungsrecht entſteht nicht, wenn der Schiffsmann ſich für eine längere Zeit als 1 bezw 1½ Jahre verheuert hat. Als ſolche Verheuerung iſt jedoch nicht die Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit anzuſehen; ebenſo nicht die in der Praxis häufige Anheuerung für eine beſtimmte Reiſe mit der Beſtimmung, das Heuerverhältnis für alle folgenden Reiſen fortzuſetzen, da dieſe der Verheuerung auf unbeſtimmte Zeit gleichzuſetzen iſt.[234]) § 75 beſtimmt weiter, daß der Schiffsmann in dieſem Fall „ſeine Entlaſſung nicht fordern" könne, ſobald die Rückreiſe angeordnet iſt. Pappenheim[235]) ſchließt aus die-

227a) Eichholz S. 151.
228) Sp 300/29.
228a) LG. Hamburg in Hanſa 1905 S. 393.
229) Sp. 141/28, 61/28.
230) Pappenheim, Geſchichtliche Entwicklung S. 192 f.
231) Pappenheim S. 580.
232) Sp. 162/26.
233) Erklärung des Reichsamts des Innern in Hanſa 1915 S. 363.
234) Beiſpiel: Anheuerung für eine Reiſe nach X. und weiter, Hamb. Handelsgericht HdGZ. 1875 H.Nr. 269; RGZ. 20 S. 184; Haerle S. 83 Sp. 257/27.
235) Pappenheim S. 581.

ſer Faſſung, daß eine ausgeſprochene Kündigung durch die Anordnung der Rückreiſe hinfällig werde. Das kann m. E. nicht daraus entnommen werden. Denn „Entlaſſung fordern" heißt genau wie in § 74 nichts anderes als „Kündigen".[236]) Dieſe Vorſchrift hat daher vielmehr den Sinn, das durch Anordnung der Zwiſchenreiſe entſtandene Kündigungsrecht[237]) zu beſeitigen, ſobald die Rückreiſe angeordnet wird, die Anordnung der Rückreiſe hat aber keinerlei Bedeutung mehr, wenn der Schiffsmann ſchon gekündigt hat, denn in dem Fall iſt das Kündigungsrecht des Schiffsmanns nicht mehr vorhanden, da es bereits durch die Ausübung erloſchen iſt.

§ 74 Ziff. 3 gilt für alle drei Arten des Heuerverhältniſſes. Nicht mit Recht beſchränkt Haerle[238]) die Geltung dieſer Beſtimmung auf den für Reiſe angeheuerten Schiffsmann. § 75 ſchließt die Anwendung des § 74 Ziff. 3 ausdrücklich für den Fall aus, daß die vertraglich beſtimmte Zeit länger als 1 bezw. 1½ Jahre dauert; daraus iſt aber zu folgern, daß das Kündigungsrecht bei einer Anheuerung für beſtimmte, 1 bezw. 1½ Jahre nicht überſteigende Zeit gelten muß. Für die Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit beſtimmt § 75 ſogar unmittelbar, daß die dort getroffene Ausnahme nicht gälte, daß alſo § 74 Ziff. 3 Anwendung fände.

Weiter iſt der Schiffsmann zur vorzeitigen Kündigung berechtigt, wenn ein Hafen, den das Schiff auf der Reiſe anlaufen ſoll, verſeucht und dies dem Schiffsmann bei der Anmuſterung nicht mitgeteilt iſt. Ein Hafen gilt nach § 74 Ziff. 4 Satz 2 als verſeucht, wenn ein Cholera-, Gelbfieber- oder Peſtherd dort vorhanden iſt. Als Cholera- oder Peſtherde ſind die Orte anzuſehen, hinſichtlich derer wegen der Cholera oder Peſt ein Ein- und Ausfuhrverbot beſteht.[239]) Im übrigen liegt ein Seuchenherd ſtets dann vor, wenn der für den Ort zuſtändige deutſche Konſul ihn zu einem ſolchen erklärt hat.[240]) Choleraherde ſind außerdem auch die Orte, die nach den Beſtimmungen des int. Uebereinkommens zur Bekämpfung der Cholera zu Choleraherden erklärt ſind.[241]) Das Kündigungsrecht des Schiffsmanns entſteht nicht, wenn der Schiffsmann ſich anmuſtern läßt, trotzdem ihm mitgeteilt iſt, daß das Schiff einen verſeuchten Hafen anlaufen würde. Denn der Schiffsmann kann wegen Verſeuchung die Anmuſterung verweigern.[242]) Läßt er ſich aber trotzdem anmuſtern, ſo übernimmt er für ſich die Gefahr der Anſteckung und kann ſich ſpäter nicht auf die

236) Vgl. oben § 8.
237) Haerle S. 103.
238) Haerle S. 102.
239) Geſetz zur Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten v. 30. VI. 1900 § 24. RGBl. 1900 S. 306; vgl. auch Loewe § 74 Anm. 5 b; Komm.Ber. 1902 zu § 69 S. 1923.
240) v. Hippel § 74 Anm. 4; Verh. d. Reichstages 10. Leg.lat.Per. 2. Seſſion S. 4861.
241) RGBl 1893 S. 343; Löwe § 74 Anm. 5 b.
242) Mot. 1902 zu § 65.

Verſeuchung[243]) berufen. Der Schiffsmann iſt auch dann nicht kündigungsberechtigt, wenn ihm der Anlaufhafen und deſſen Verſeuchung bei der Anmuſterung zwar nicht mitgeteilt, aber vor der Anmuſterung anderweitig bekannt geworden iſt.[242a]) Denn der Geſetzgeber hat nur den ahnungsloſen Schiffsmann vor der Gefahr der Anſteckung ſchützen wollen. Das Kündigungsrecht entſteht in dem Augenblick, in welchem dem Schiffsmann bekannt wird, daß der Anlaufhafen verſeucht iſt oder daß das Schiff einen verſeuchten Hafen anlaufen wird. Es erliſcht dann, wenn die Verſeuchung des Hafens aufhört (§ 74 Ziff. 4 Satz 3) oder wenn das Anlaufen des verſeuchten Hafens aufgegeben wird. Ein Kündigungsrecht entſteht aber nicht, wenn die Verſeuchung erſt nach der Anmuſterung eintritt[244]), jedoch kommt es auch dann zur Entſtehung, wenn ſie vor der Anmuſterung entſteht, aber dem Reeder erſt nach dieſer bekannt wird.[245])

Als letzten Kündigungsgrund nennt § 74 den Fall, daß der Schiffsmann beabſichtigt, ſich auf die Steuermanns-, Schiffer- oder Schiffsingenieurprüfung vorzubereiten oder daß er nachweiſt, daß er eine höhere Stellung im Schiffsdienſt bekommen kann oder daß ſeit der Anheuerung ein wichtiger Grund für die vorzeitige Beendigung des Heuerverhältniſſes eingetreten iſt.[246]) Eine Dienſtſtellung iſt nur dann als höher anzuſehen, wenn ſie mit einem höheren Rang verbunden iſt, als die bisherige, nicht ſchon dann, wenn ſie den gleichen Rang, aber eine höhere Heuerſtufe hat. Der Begriff des wichtigen Grundes iſt hier enger auszulegen als im § 626 BGB. Es kommen hier nur Fälle in Frage, in denen das Ausſcheiden des Schiffsmanns aus dem Schiffsdienſt für ſeine Zukunft von weſentlicher Bedeutung iſt[247]), z. B. wenn dem Schiffsmann eine gute Stellung an Land angeboten wird, die ihm eine erheblich beſſere Fortkommensmöglichkeit bietet als der Schiffahrtsdienſt. Erforderlich iſt, daß der Umſtand erſt nach der Anheuerung eingetreten iſt; denn es beſteht keinerlei Anlaß, dem Schiffsmann beſondere Handhaben zur vorzeitigen Löſung ſeiner Dienſtverpflichtung zu geben, wenn er trotz Kenntnis von der günſtigen anderen Arbeitsgelegenheit den Heuervertrag eingegangen iſt. Daher kann dem Schiffsmann auch dann ein Kündigungsrecht nicht zugeſprochen werden, wenn er ſich auf längere Zeit verheuert hat, und ein wichtiger Grund erſt nach der Anheuerung eintritt, obwohl der Schiffsmann den Eintritt dieſes Umſtandes bei der Anheuerung für die nächſte Zeit vorausſehen konnte.

242a) Pappenheim S. 582/583; Loewe § 74 Anm. 5 b.
243) Pappenheim S. 583.
244) Pappenheim S. 582/583.
245) Brodmann S. 532 Anm. 2 zu § 76.
246) Der zweite Teil des Satz 1 der Zif. 5 (von „oder nachweiſt" bis zum Schluß) iſt erſt durch das Geſetz vom 24. VII. 1930 RGBl. 1930 Teil II S. 987 eingefügt worden.
247) Begründung zum Entwurf S. 5 (Anl. 1302 zu Sten.Ber. d. Reichst. IV. Wahlperiode 1928 Bd. 437).

Im Fall des § 74 Ziff. 5 ist das vorzeitige Kündigungsrecht dadurch bedingt, daß der Schiffsmann dem Reeder einen geeigneten Ersatzmann stellt und durch die Umwechslung dem Schiff keinen Aufenthalt verursacht. Der Zweck dieser Bedingung ist es, zu verhindern, daß dem Reeder in diesem Fall durch die vorzeitige Kündigung des Schiffsmanns irgend ein Schaden entsteht.[247a]) Daher dürfen dem Reeder durch die Neuannahme keinerlei Kosten entstehen, d. h. der Schiffsmann muß die ev. notwendigen Reisekosten sowie die Kosten der Anheuerung und Anmusterung des Ersatzmannes tragen.[247a]) Als geeigneter Ersatzmann ist nur der Schiffsmann anzusehen, der dieselben technischen und moralischen Qualitäten besitzt wie der Ausgeschiedene. Der Ersatzmann kann schon ungeeignet sein, wenn er einem anderen Arbeitnehmerverband angehört, als der Ausgeschiedene, da diese Mitgliedschaft des Ersatzmannes für den Reeder ungünstiger sein kann als die des alten Schiffsmannes, wenn nämlich der Verband, dem der neue Schiffsmann angehört, einen Streik in Szene setzt, an dem sich der alte Schiffsmann nicht beteiligt hätte. Bestehen Streitigkeiten über die Eignung des Ersatzmannes, so hat das nächstgelegene Seemannsamt zu entscheiden.[248]). Stellt sich nach Ausspruch der Kündigung vor Annahme des Ersatzmanns heraus, daß der beigebrachte Ersatzmann ungeeignet ist, so ist die bereits ausgesprochene Kündigung unwirksam[248a]); das Heuerverhältnis besteht also fort.

Schließlich ergibt sich noch ein Grund zur vorzeitigen Kündigung des Schiffsmanns aus § 58 Abs. 2 S.O. Beschweren sich nämlich ein Schiffsoffizier oder drei Schiffsleute über die Seeuntüchtigkeit des Schiffs oder die Mangelhaftigkeit des Proviants, so muß das Seemannsamt den Vorfall untersuchen und die erforderlichen Anordnungen treffen. Befolgt der Kapitän diese nicht, so kann jeder Schiffsoffizier oder Schiffsmann sofort kündigen. Da Auslaufen mit einem seeuntüchtigen Schiff und grundloser Vorenthaltung von Speise meist als schwere Pflichtverletzungen des Kapitäns anzusehen sind[249]), so erscheint es so, als könne der Schiffsmann im Fall des § 58 schon auf Grund des § 74 Ziff. 1 vorzeitig kündigen, sodaß die Kündigungsvorschrift in § 58 Abs. 2 überflüssig wäre. Das ist in Wirklichkeit jedoch nicht der Fall, da § 58 viel umfassender ist als § 74 Ziff. 1.[250]) Denn bei Proviantmangel, den der Kapitän durch Nichtbefolgung der vom Seemannsamt gemäß § 58 getroffenen Anordnungen verschuldet hat, kann der Schiffsmann auf Grund des § 74 Ziff. 1 erst kündigen, wenn seine Ration unberechtigterweise gekürzt wird, nach § 58 Abs. 2 aber schon dann, wenn der Kapitän die vom Seemannsamt angeordnete Ergänzung der Bestände unterlassen hat, auch wenn noch an alle Schiffsleute volle Rationen verteilt werden.

247a) Pappenheim S. 584, vgl. auch S. 584 Anm. 4.
248) § 74 Zif. 5 Satz 2 sowie Knitzschky-Rudorff S. 513 Anm. 11 zu § 74.
248a) Loewe § 74 Anm.
249) Vgl. oben § 11.
250) Pappenheim S. 579.

Die Seeuntüchtigkeit des Schiffes ist nach § 74 Ziff. 1 erst dann ein Kündigungsgrund, wenn infolgedessen eine erhebliche Gefahr für Schiff und Mannschaft entsteht[249]), nach § 58 Abs. 2 aber schon dann, wenn der Kapitän die zur Behebung der Seeuntüchtigkeit getroffenen Anordnungen des Seemannsamts auch nur zum Teil nicht befolgt, ohne daß es nötig ist, daß diese Unterlassung für das Schiff gefährlich werden kann.[250]) Zur Kündigung ist jedes Mitglied der Schiffsmannschaft berechtigt, es ist nicht nötig, daß der Kündigende zu den Beschwerdeführern gehört hat.[250])

Weitere Gründe für eine vorzeitige Kündigung des Schiffsmanns sind in der S.O. nicht genannt. Es taucht auch hier die Frage auf, ob der Schiffsmann auch in anderen Fällen, als den in der S.O. genannten, etwa bei Vorliegen eines wichtigen Grundes auf Grund des § 626 BGB. zur vorzeitigen Kündigung berechtigt ist. Diese Frage ist in diesem Fall erheblich heißer umstritten und schwerer zu lösen, als hinsichtlich des Kündigungsrechts des Reeders.

Eine sehr beachtliche Meinung[251]) vertritt den Standpunkt, daß die Aufzählung des § 74 nicht erschöpfend sei und daher jeder wichtige Grund gemäß § 626 BGB. zur Kündigung berechtige. Denn der Gesetzgeber habe neben den im § 74 genannten auch andere Gründe zulassen wollen, er habe sie im Gesetz nur nicht genannt, da „die allgemeinen Grundsätze für ihre Beurteilung ausreichten".[252]) Andernfalls sei die Vorschrift des § 74 Abs. 2, daß der Wechsel des Reeders sowie des Kapitäns den Schiffsmann nicht zur Kündigung berechtigte, überflüssig, da es sich dann von selbst ergäbe, daß der Wechsel des Kapitäns oder des Reeders kein Kündigungsgrund sei.[253]) Schließlich sei die subsidiäre Zulassung des § 626 aus billiger Rücksicht auf die Interessen des Schiffsmanns nötig, da dieser sonst in manchen Fällen, in denen ihm die Fortsetzung des Dienstes nicht zuzumuten sei (wie z. B. bei der Fahrt des Schiffes durch ein Kriegsgebiet oder der Ausführung einer ganz anderen Reise als der, für welche der Schiffsmann angeheuert ist), nicht die Möglichkeit habe, sich von dem Heuerverhältnis zu befreien.[251])

Löwe[254]) ist andererseits der Ansicht, daß die S.O. im Gegensatz zum ADHGB. die Kündigungsgründe hat erschöpfend regeln wollen, jedoch erfasse das Kündigungsrecht nur die besonderen heuerrechtlichen Verhältnisse, nicht aber die allgemeinen, dienstrechtlichen Verhältnisse; für diese hätte vielmehr das Kündigungsrecht des § 626 BGB. Geltung. Der Schiffsmann könne daher aus den Gründen des

251) ROHG. Bd. 8 S. 341 ff.; HOLG. in HGZ. 1905 H. Nr. 134; Entschdg. d. Hamb. Schifferalten in Goldschmidt Bd. 18. S. 572; Endemann, Handbuch des Handelsrechts Bd. 4 Abt. 1 S. 114; Gareis-Fuchsenberger, Das allgemeine deutsche HGB. S. 977 Anm. 1: Haerle S. 101; Schaps S. 200 Anm. 3; P Ehlers in Hansa 1915 S. 176, 178; Lewes Seerecht S. 215 f.

252) Prot. S 2007; ROHG. Bd. 8 S 341; HOLG. in HGZ. H. Nr. 134.

253) Eichholz S. 155; Haerle S. 101.

254) Loewe § 74 Anm. 1 a.

§ 74 auch aus jedem wichtigen Grunde kündigen, der ſich nicht aus den beſonderen heuerrechtlichen Umſtänden ergäbe.

Endlich hält die von Pappenheim[255]) geführte Meinung[256]) die Aufzählung des § 74 für erſchöpfend und will auch nicht ein beſonderes Kündigungsrecht aus § 626 BGB. neben dem aus § 74 S.O. zulaſſen. Sie führt aus, daß die ſubſidiäre Anwendung des § 626 im höchſten Grade der Abſicht der S.O. widerſprechen würde, die Rechte und Pflichten des Schiffsmanns abſchließend zu regeln.[256a]) Daß die Aufzählung des § 74 erſchöpfend ſei, ergäbe ſich beſonders daraus, daß § 77 die Entlaſſung des Schiffsmanns bei Kündigung aus den Gründen des § 74 (außer wegen Flaggenwechſels) von der Genehmigung des Seemannsamtes abhängig gemacht habe, falls der Kapitän nicht damit einverſtanden ſei. Wäre der Schiffsmann nun berechtigt, auch aus jedem wichtigen Grunde zu kündigen, ſo müſſe hierauf in § 77 Bezug genommen ſein; denn das Intereſſe würde mehr noch als bei den feſtumriſſenen Tatbeſtänden den § 74 bei dem ſehr unbeſtimmten Begriff des wichtigen Grundes verlangen, daß dem Schiffsmann nicht die Entſcheidung darüber überlaſſen werde, ob ein wichtiger Grund vorläge.[255])

Der letzten Anſchauung iſt m. E. der Vorzug zu geben. Denn das vorzeitige Kündigungsrecht, das die S.O. dem Schiffsmann gegeben hat, iſt nicht etwa nur ein Ausfluß des allgemeinen friſtloſen Kündigungsrechts des Dienſtrechts aus § 626 BGB., ſondern ein völlig ſelbſtändiges und von § 626 BGB. unabhängiges Recht. Das ergibt ſich ſchon daraus, daß es ſich in § 626 um eine friſtloſe, d. h. alſo ſofortige Beendigung des Dienſtverhältniſſes handelt, in der S.O. aber um eine vorzeitige, d. h. ſie braucht nicht ſofort zu erfolgen, ſondern nur vor Ablauf der vertraglich vorgeſehenen Zeit. Dem Schiffsmann kann man aber neben dem Kündigungsrecht des § 74 S.O. nicht auch noch das des § 626 BGB. zuſprechen; denn § 74 regelt dasſelbe Gebiet wie § 626 BGB., da alle in § 74 genannten Gründe auch wichtige Gründe im Sinn des § 626 BGB. ſind; da es ſomit gegenüber § 626 eine Sonderbeſtimmung iſt, ſo ſchließt es die Anwendbarkeit des ß 626 BGB. aus (vgl. [255]). Das Kündigungsrecht der S.O. iſt ſeinerſeits in den §§ 74, 58 erſchöpfend geregelt, es entſteht nur in den dort genannten Fällen. Eine analoge Anwendung des § 74 auf andere Fälle verbietet die Abſicht der S.O., die Rechte des Schiffsmanns klar und abſchließend zu regeln (vergl. Anm. [206a]). Daher kann der Schiffsmann nur dann vorzeitig kündigen, wenn einer

255) Pappenheim S. 588/589; in L.Z. S. 1617 ff.

256) Wüſtendörfer S. 682; Knitſchky-Rudorff S. 512 Anm. 2 zu § 74; Brodmann S. 531 Anm. 7 zu § 74; Brandis, Seerecht Bd. 1, S. 69. Zur Zeit des ADHGB: Obergericht Hamburg in Goldſchmidt Bd. 18 S. 572; Lewis-Boyens Seerecht I S. 457; Berliner Obertribunal Entſcheidungen Bd. 66 Nr. 48 S. 9* Creminalſenat 2. Ferner: Leo, Deutſches Seehandelsbuch S. 295.

256a) Mot. 1872, Vorbemerkungen; Mot. 1902, Allg. Bemerkungen.

der in §§ 74, 58 genannten Gründe vorliegt. Unbegründet ſind auch die Bedenken, die von Vertretern der anderen Anſichten, vor allem dem HOLG.[257]) hauptſächlich aus Billigkeitsrückſichten gegen den Ausſchluß des § 626 BGB. geltend gemacht werden, nämlich, daß dies dem Schiffsmann die Möglichkeit nähme, ſich vorzeitig vom Heuerverhältnis zu befreien, wenn dem Schiff eine Kriegsgefahr drohe oder wenn eine ganz andere Reiſe ausgeführt werde, als die, zu der der Schiffsmann ſich verheuert hat. Denn die Billigkeit erfordert keineswegs, daß der Schiffsmann bei drohender Kriegsgefahr des Dienſtes entledigt werde; da die Schiffahrt ein gefährliches Gewerbe iſt, muß der Schiffsmann die damit verbundenen Gefahren auf ſich nehmen; hierzu gehört aber nicht nur die Gefahr des Schiffsbruchs, ſondern auch die der Kaperung durch irgend eine kriegführende Macht. Außerdem verlangt das Gemeintereſſe, daß gerade bei Kriegsgefahr der Handel und die Schiffahrt ſo wenig wie möglich geſtört werden. Dazu iſt es aber nötig, daß alle Schiffsleute auf ihrem Poſten bleiben und nicht in Rückſicht auf ihre Perſon das Schiff und die Allgemeinheit gerade in dem Augenblick im Stich laſſen, in dem dieſe ihrer beſonders dringend bedürfen. Nur wenn ein Kapitän ſein Schiff in unnötiger oder gar leichtſinniger Weiſe einer Kriegsgefahr ausſetzt, iſt es billig, daß die Schiffsleute ſich vom Dienſt befreien können. Hierzu bedarf es aber weder des § 626 noch einer analogen Anwendung des § 74. Denn durch dieſes Verhalten verletzt der Kapitän auf das ſchwerſte die ihm den Schiffsleuten gegenüber obliegende Pflicht, für die Sicherheit des Schiffs und der Beſatzung zu ſorgen, ſodaß die Schiffsleute nach § 74 Ziff. 1 zur vorzeitigen Kündigung berechtigt ſind.[258]) Aehnlich liegt der Fall, wenn das Schiff eine andere Reiſe ausführt, als dem Schiffsmann bei der Anheuerung mitgeteilt iſt.[258a]) Auch hier fordert die Billigkeit keineswegs dem Schiffsmann zur vorzeitigen Löſung des Heuerverhältniſſes zu verhelfen. Denn der Schiffsmann verpflichtet ſich in den meiſten Fällen zur Leiſtung von Schiffsdienſten ſchlechthin, nicht zur Leiſtung von Dienſten auf einer beſtimmten Reiſe oder nur in beſtimmten Zonen. Das ergibt ſich ſchon daraus, daß der Schiffsmann, dem bei Anheuerung die Reiſeroute angegeben iſt, doch verpflichtet iſt, im Dienſt zu bleiben, wenn eine eventuell ausgeführte Zwiſchenreiſe das Schiff in ganz andere Gebiete führt.[259]) Die Angabe der Reiſeroute bei der Anheuerung hat nämlich nur den Charakter einer Mitteilung, bringt aber keine Verpflichtung für den Reeder mit ſich. Nur wenn der Schiffsmann ſich ausdrücklich lediglich für den Dienſt während der Fahrt des Schiffes auf einer ganz beſtimmten Reiſeroute oder in be-

257) HOLG. in HGZ. 1905 H Nr. 134; P. Ehlers in Hanſa 1915 S. 176/178.
258) Im Schrifttum iſt es ſtreitig, ob Kriegsgefahr ein Kündigungsgrund iſt; genaue Literaturangaben bei Loewe § 74 Anm. 1a.
258a) Vgl. hierzu auch Pöhls S. 261; Kaltenborn S. 200.
259) Ueber dieſe Frage vgl. auch: Pappenheim S. 588/589; Wüſtendörfer S. 682; Haerle S. 101; Loewe § 74 Anm. 1 a. Schaps S. 200 Anm. 3.

ſtimmten Gewäſſern (z. B. nur in der Oſtſeefahrt, nicht in den Tropen) verheuert hat, iſt es billig, ihm die Möglichkeit zu geben, ſich von anderem Dienſt zu befreien. Da er ſich lediglich zur Leiſtung jenes beſtimmten Dienſtes verheuert hat, iſt er nicht zum Dienſt verpflichtet, während ſich das Schiff auf anderen Reiſen oder in anderen Gebieten befindet. Daraus ergibt ſich jedoch nur, daß er die Dienſtleiſtung verweigern darf, nicht aber, daß er das Heuerverhältnis auflöſen kann.[260]) Es iſt aber aus praktiſchen Rückſichten notwendig, daß der Schiffsmann, der zur Verweigerung des Dienſtes berechtigt iſt, auch das Heuerverhältnis beendigen kann. Die S.O. gibt ihm nicht ausdrücklich für dieſen Fall ein Kündigungsrecht (im Gegenſatz zum älteren Heuerrecht).[261]) Aber auch hier kann man ſich mit § 74 Ziff. 1 helfen. Denn der Kapitän iſt dem Schiffsmann gegenüber verpflichtet, nicht nur dafür zu ſorgen, daß ihm alle nach dem Vertrag zuſtehenden Gebührniſſe zukommen, ſondern auch dafür, daß alle beſonderen Abreden des Vertrages eingehalten werden. Nimmt der Kapitän nun einen Schiffsmann für eine beſtimmte Fahrt an, führt das Schiff aber in ganz andere Gegenden, ſo liegt eine ſchwere Pflichtverletzung des Kapitäns vor. Dem ſteht nicht entgegen, daß das Reiſeziel nicht vom Willen des Kapitäns abhängt, ſondern dieſem vom Reeder vorgeſchrieben wird. Denn der Kapitän hätte den Schiffsmann nicht mit jener Klauſel annehmen dürfen, wenn die Gefahr beſtand, daß die Reiſeroute nachträglich geändert würde. Daher kann der Schiffsmann auch in dieſem Fall auf Grund von § 74 Ziff. 1 vorzeitig kündigen.

Der Schiffsmann hat ſein vorzeitiges Kündigungsrecht in derſelben Weiſe auszuüben wie der Reeder.[262]) Regelmäßig wird in der Weigerung des Schiffsmanns, weiterhin Dienſt zu tun, eine friſtloſe Kündigung zu erblicken ſein, außer wenn der Schiffsmann trotz der anfänglichen Weigerung bald darauf die Arbeit freiwillig wieder aufnimmt.[263]) Die Kündigung muß alsbald erfolgen, nachdem der Schiffsmann vom Vorliegen eines Kündigungsgrundes Kenntnis erlangt hat oder ohne grobe Fahrläſſigkeit hätte erlangen können; ſonſt hat er ſein Kündigungsrecht verwirkt.[262]) Das Heuerverhältnis endet infolge der vorzeitigen Kündigung des Schiffsmannes mit dem Zeitpunkt, der hierfür von dieſem bei der Kündigung beſtimmt wird.[263a]) Die Kündigung kann auf ſofort erfolgen. Das Ende des Heuerverhältniſſes kann aber noch einige Zeit hinausgeſchoben werden, jedoch nicht bis zu dem Augenblick, in welchem das Verhältnis ſchon in ordentlicher Weiſe erlöſchen würde.[263a]) Iſt bei der Kündigung kein Endtermin angegeben, ſo iſt anzunehmen, daß das Heuerverhältnis

260) Wüſtendörfer S. 682.
261) Hamb. Stadtrecht (Langenbeck) Art. 26; Revidierte Hanſ. Recht. Tit. 4 XX. Kaltenborn S. 200/202; Konſulat der See Kap. 144 Pöhls S. 261.
262) Vgl. oben § 9.
263) HOLG. in Hanſa 1913 S. 777.
263a) Vgl. oben § 9; beſonders Anm. 178.

mit Ankunft im nächſten Hafen enden ſoll, in dem die Möglichkeit beſteht, daß der Schiffsmann neue Arbeit findet.[264])

Hat der Schiffsmann im Ausland gekündigt und iſt der Kapitän nicht mit der Entlaſſung einverſtanden, ſo darf der Schiffsmann nach § 77 S.O. erſt den Dienſt verlaſſen, wenn ihm das nächſte Seemannsamt die Erlaubnis hierzu erteilt hat. Einige Schwierigkeit bereitet hierbei die Frage, welchen Einfluß auf das Heuerverhältnis dieſe Verzögerung der Entlaſſung hat. Auf den erſten Blick ſcheint es ſo, als ob in dieſem Fall das Heuerverhältnis nicht mit der Kündigung oder dem ſonſt vom Schiffsmann dafür beſtimmten Zeitpunkt, ſondern erſt mit der Entſcheidung des Seemannsamtes endet. Das iſt jedoch nicht der Fall. Das folgt zunächſt aus der Ausdrucksweiſe des § 77, der von „Verlaſſen des Dienſtes" ſpricht, die S.O. die vorzeitige Kündigung des Schiffsmanns aber im allgemeinen als „Entlaſſung fordern" zu bezeichnen pflegt. Außerdem heißt es in § 77 nicht „Zuſtimmung" des Seemannsamts, ſondern „Entſcheidung". Würde aber die Rechtsänderung, d. h. die Beendigung des Heuerverhältniſſes erſt infolge der Erklärung des Seemannsamtes eintreten, ſo könnte nicht von einer Entſcheidung, ſondern nur von einer Zuſtimmung geſprochen werden, da eine Entſcheidung nur einen beſtehenden Rechtszuſtand feſtſtellt, ihn aber nicht ändert. Aber auch andere Gründe ſprechen dagegen, daß erſt die Erklärung des Seemannsamts die Beendigung des Heuerverhältniſſes herbeiführt. Wäre dieſes nämlich der Fall, ſo müßte die Erklärung ſofort mit Abgabe wirkſam werden, d. h. die Rechtsänderung herbeiführen und dürfte nicht von der Nachprüfung anderer Inſtanzen abhängig ſein. Denn es iſt undenkbar, daß das Seemannsamt das Heuerverhältnis auflöſt, ſpätere Inſtanzen dieſe Beendigung aber wieder rückgängig machen. Nun läßt aber § 77 durch den Hinweis auf § 129 S.O. ausdrücklich die Anrufung der ordentlichen Gerichte gegen die Entſcheidung des Seemannsamts zu. Die Gerichte ſind auch nicht an die Entſcheidung des Seemannsamts gebunden.[265]) Daraus muß man ſchließen, daß § 77 garnicht bezweckt, das Heuerverhältnis erſt durch die Erklärung des Seemannsamts zu beendigen, ſondern lediglich feſtſtellen zu laſſen, ob die Beendigung bereits rechtmäßig, d. h. alſo wirkſam erfolgt ſei.

Es fragt ſich daher, welche Bedeutung der § 77 hat. Nach dem Willen des Geſetzgebers ſoll dieſe Beſtimmung verhindern, daß „die Entſcheidung über den Kündigungsgrund dem Schiffsmann allein überlaſſen bleibt und daß die Gründe des § 74 vom Schiffsmann nur zum Vorwand für die Deſertion benützt werden"[266]), d. h. daß der Schiffsmann unter dem Vorwand der vorzeitigen Kündigung den Dienſt verläßt, obwohl die Kündigung garnicht zu Recht erfolgt iſt und das Heuerverhältnis mit dem Dienſtanſpruch des Reeders fortbeſteht. Da dieſer Anſpruch aber durch ein Verſchwinden des Schiffs-

264) Haerle S. 105.
265) HOLG. in Hanſa 1913 S. 777.
266) Komm.Ber. 1902 zu § 72.

manns im Ausland illuſoriſch gemacht würde, ſo hat § 77 die Aufgabe, den Reeder gegen dieſe Gefahr zu ſchützen. Der Schiffsmann darf daher nicht die Konſequenzen aus der durch ſeine Kündigung eingetretene Beendigung des Heuerverhältniſſes ziehen, d. h. er darf den Dienſt nicht verlaſſen, ſondern muß das tatſächliche Arbeitsverhältnis fortſetzen, bis feſtſteht, ob das rechtliche Heuerverhältnis erloſchen iſt. Er hat alſo den tatſächlichen alten Zuſtand ſo aufrechtzuerhalten, als ob keine Rechtsänderung eingetreten wäre. § 77 verlängert daher nicht das Heuerverhältnis, begründet auch nicht eine über das Heuerverhältnis ſich hinaus erſtreckende Dienſtpflicht des Schiffsmanns (dies käme einer Verlängerung des Heuerverhältniſſes nahezu gleich), ſondern legt dem Schiffsmann eine beſondere Rechtsſchutzpflicht auf, d. h. die Pflicht, ſein Verhalten ſo einzurichten, daß eventuell noch beſtehende Rechte des Reeders nicht gefährdet werden. Dieſe Rechtsſchutzpflicht hat gewiſſe Aehnlichkeit mit der Verpflichtung, die ſich aus einer einſtweiligen Verfügung oder einem noch nicht rechtskräftigen Urteil ergibt.[267]) Sie hat ihre Grundlage in der Vermutung, daß die Kündigung nicht zu Recht erfolgt iſt und das Heuerverhältnis noch fortbeſteht, wenn der Kapitän dem Verlaſſen des Dienſtes widerſpricht. Wird dieſe Vermutung durch die Entſcheidung des Seemannsamtes widerlegt, ſo kommt auch die Rechtsſchutzpflicht ex tunc in Fortfall, d. h. es iſt ſo anzuſehen, als habe ſie nie beſtanden. Der Schiffsmann hat daher die nach dem Erlöſchen des Heuerverhältniſſes geleiſteten Dienſte ohne rechtlichen Grund geleiſtet. Er kann gemäß § 818 BGB. das erſetzt verlangen, was der Reeder infolge ſeiner Leiſtung anderweitig erſpart hat.[268]) Da der Reeder ſonſt einen Erſatzmann hätte annehmen müſſen, ſo kann der Schiffsmann Heuer, Koſt und Logis in dem Umfang verlangen, in welchem der Erſatzmann dies erhalten hätte. Schwieriger iſt jedoch die Frage zu löſen, ob er auch Anſpruch auf Erſatz weitergehenden Schadens hat, wenn der Kapitän ſchuldhaft ſeine Genehmigung zum Dienſtaustritt verweigert hat. Grundſätzlich iſt der Kapitän berechtigt, dem Schiffsmann, der vorzeitig gekündigt hat, jederzeit den Dienſtaustritt zu unterſagen; er kann dieſe Befugnis nach freiem Ermeſſen handhaben. Er darf aber die Genehmigung nicht verweigern, wenn er durch ſeine Weigerung gegen die guten Sitten verſtoßen würde, z. B. wenn er genau weiß, daß der Schiffsmann mit Recht vorzeitig gekündigt hat, aber die Genehmigung verſagt, um den Schiffsmann zu ſchädigen.[269]) In dieſem Fall kann der Schiffsmann für allen ihm durch die Weigerung entſtandenen Schaden nach § 826 BGB. Erſatz verlangen.

Genau ſo wie der Fall des § 77 iſt der Fall zu behandeln, daß das Seemannsamt die vorzeitige Kündigung für unberechtigt erklärt, obwohl ſie in Wirklichkeit wirkſam war und das Heuerverhältnis

267) ZPO. §§ 708—720, vor allem § 717; §§ 738 ff.
268) Enneccerus, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts 1928 § 218 I. 4.
269) Oertmann, § 826 Anm. 3 b a) u. b).

erloſchen iſt. Denn der Schiffsmann iſt nach § 129 S.O. verpflichtet, der Entſcheidung des Seemannsamtes vorläufig nachzuleben, ohne daß ſeine Rechte dadurch berührt werden. § 129 ſchafft alſo ebenfalls eine Rechtsſchutzpflicht des Schiffsmanns, die ſich auf die Vermutung ſtützt, die die Entſcheidung zu Gunſten der Fortdauer des Heuerverhältniſſes begründet hat. Stellt das ordentliche Gericht ſpäter feſt, daß das Heuerverhältnis durch die Kündigung erloſchen ſei, ſo iſt damit die Vermutung widerlegt und die Rechtsſchutzpflicht ex tunc aufgehoben.

Nun taucht die Frage auf, ob der Schiffsmann in einem deutſchen Hafen den Dienſt verlaſſen darf, wenn der deutſche Konſul als Seemannsamt im Ausland[270]) die Kündigung für unwirkſam erklärt und dem Schiffsmann den Dienſtaustritt im Ausland nicht geſtattet hat. Nach § 129 hat der Schiffsmann zwar die Entſcheidungen des Seemannsamts ſolange einſtweilen zu befolgen, bis ſich das ordentliche Gericht mit der Sache befaßt. Nach § 77 iſt das Seemannsamt jedoch nur im Ausland für die Entſcheidung der Frage zuſtändig, ob ein Dienſtaustritt zuläſſig iſt. Der Spruch des Seemannsamts unterſagt dem Schiffsmann daher nur, den Dienſt im Ausland zu verlaſſen. Hat das Schiff aber einen deutſchen Hafen erreicht, ſo iſt der Schiffsmann durch dieſen Spruch nicht mehr gebunden und darf ohne weiteres den Dienſt gegen den Willen des Kapitäns verlaſſen.

Zum Schluß ſei noch bemerkt, daß § 77 nur Anwendung findet, wenn der Schiffsmann vorzeitig gekündigt hat. Es iſt unrichtig, wenn das RG. behauptet[271]), § 77 gälte auch dann, wenn der Schiffsmann infolge einer ordnungsmäßigen Kündigung den Dienſt verlaſſen wolle, da dieſe Vorſchrift dem öffentlichen Intereſſe diene, dieſes aber auch bei ordentlicher Kündigung eine Entſcheidung des Seemannsamts verlange. Denn § 77 ſoll dem Seemannsamt lediglich die Entſcheidung über die Frage übertragen, ob einer der Gründe des § 74 vorliegt[272]), nicht aber ſchlechthin jeden Dienſtaustritt gegen den Willen des Kapitäns im Ausland von der Genehmigung des Seemannsamts abhängig machen. Außerdem verſteht die S.O. unter „Entlaſſung fordern" die vorzeitige Kündigung des Schiffsmanns[273]).

Bei vorzeitiger Kündigung hat der Schiffsmann grundſätzlich keine beſonderen Anſprüche. Nur wenn er wegen ſchwerer Pflichtverletzung des Kapitäns oder Flaggenwechſels gekündigt hat, hat er gemäß § 76 die Anſprüche, die nach § 72 einem grundlos vorzeitig gekündigten Schiffsmann zuſtehen. § 76 Abſ. 1 gilt jedoch nicht wie § 72 nur bei Anheuerung auf Reiſe oder unbeſtimmte Zeit, ſondern für alle Heuerverhältniſſe.[274]) Außerdem kann auch der Schiffsmann, der wegen Verſeuchung des Anlaufhafens gekündigt hat, die An-

270) Vgl. § 5 Abſ. 1 S.O.
271) RG. in Recht 1907 Nr. 1242.
272) Vgl. oben § 11; vgl. auch Komm.Ber. 1902 zu § 72.
273) Vgl. oben § 8.
274) Pappenheim S. 585.

ſprüche des § 72 geltend machen, wenn die Verſeuchung dem Kapitän, dem Reeder oder deſſen Vertreter bei der Anmuſterung bekannt war, ſoweit ſie im Heimathafen vorgenommen war; war ſie aber in einem anderen Hafen erfolgt, nur dann, wenn die Verſeuchung zur Kenntnis des Kapitäns gelangt war.

Der Schiffsmann kann nur in den in §§ 74, 58 S.O. beſtimmten Fällen vorzeitig kündigen; ein unbegründet vorzeitiges Kündigungsrecht, wie der Reeder es hat, ſteht ihm nicht zu. Wenn daher der Schiffsmann den Dienſt ohne Berechtigung verläßt, iſt darin nicht eine vorzeitige Kündigung zu ſehen, ſondern es liegt eine Verletzung ſeiner Dienſtpflicht vor. In dieſem Fall hat der Kapitän es in der Hand, ob er das Heuerverhältnis beenden will oder nicht. Denn er kann auf Erfüllung der Dienſtpflicht beſtehen und dem Schiffsmann gemäß § 33 S.O. durch die zuſtändige Ortspolizeibehörde zur Wiederaufnahme des Dienſtes anhalten laſſen. Meiſtens wird ſich die Tätigkeit der Polizei darauf beſchränken, den entwichenen Schiffsmann feſtzunehmen und an Bord zurückzuſchaffen[275]); denn dann wird der Kapitän in der Mehrzahl der Fälle in der Lage ſein, mittels der ihm zu Gebote ſtehenden Diſziplinarmittel den Schiffsmann zur Arbeit zu zwingen.[276]) Nur wenn es dem Kapitän nicht gelingt, den paſſiven Widerſtand des Schiffsmanns zu überwinden, können ſich die Maßnahmen der Polizei auch auf den an Bord befindlichen Schiffsmann erſtrecken.[276a])

Der Kapitän kann aber auch das Heuerverhältnis des entwichenen Schiffsmann zur Beendigung bringen. Da der Schiffsmann ſich durch das Entweichen einer ſchweren Verletzung der Dienſtleiſtungs- ſowie Bordanweſenheitspflicht ſchuldig gemacht hat, kann er auf Grund von § 70 Ziff. 2 friſtlos gekündigt werden. Zur Wirkſamkeit dieſer Kündigung iſt es jedoch erforderlich, daß die Erklärung dem Schiffsmann zugeht.[277]) Das wird aber in den wenigſten Fällen praktiſch durchführbar ſein; denn nur ſelten iſt der Aufenthalt des entwichenen Schiffsmanns dem Kapitän bekannt. Nun kann nach § 132 BGB. der Zugang der Erklärung an den Schiffsmann durch öffentliche Zuſtellung erſetzt werden. Da dieſe jedoch durch das Amtsgericht erfolgen muß, in deſſen Bezirk ſich der letzte Wohnſitz des Schiffsmanns befunden hat, ſo hat dieſe Möglichkeit ganz geringe praktiſche Bedeutung. Ebenſo wird es praktiſch nur ſelten möglich ſein, die Kündigung gegenüber einem Vertreter des Schiffsmanns zu erklären.[278]) Denn es iſt unwahrſcheinlich, daß eine Perſon zur Hand iſt, die vom Schiffsmann generell zur Entgegennahme von

275) Eichholz S. 97; Haerle S. 32.
276) Haerle S. 32.
276a) Mannhardt S. 28 A.M: Haerle S. 32; Wüſtendörfer S. 667 Anm. 31, Loewe § 33
277) Vgl. § 130 BGB.
278) Vgl. hierzu Oertmann § 130 Bem. 3c; Planck § 130 Bem. 1c, woſelbſt weitere Literatur angegeben iſt.

Erklärungen ermächtigt ist. Daher kann die fristlose Kündigung eines entwichenen Schiffsmanns nur erfolgen, wenn er auffindbar ist und ihm daher die Kündigung zugestellt werden kann. Um aber auch in dem andern Fall das Heuerverhältnis beenden zu können, muß ein anderer Weg beschritten werden. Ein Schiffsmann wird zur Entweichung meist durch den Wunsch getrieben, sich von dem Heuerverhältnis zu befreien. Daher kann man in der Entweichung ein Angebot des Schiffsmanns an den Reeder sehen, das Heuerverhältnis durch Vereinbarung zu beenden. Diesen Antrag nimmt der Kapitän an, wenn er seinerseits den Willen äußert, das Heuerverhältnis aufzulösen. Dies geschieht meist durch Annahme eines Ersatzmannes, da der Kapitän dadurch zu erkennen gibt, daß er auf die Dienste des Schiffsmanns verzichten will und mit der Beendigung des Heuerverhältnisses einverstanden ist.

Ist der Schiffsmann desertiert, so kann der Reeder nach § 33 S.O. Ersatz des ihm durch die Rückschaffung des Schiffsmanns an Bord entstandenen Kosten verlangen. Dieser Anspruch beschränkt sich aber auf das, was der Reeder aufwenden mußte, um den Schiffsmann zurückzuschaffen; es ist darin nicht der sonstige Schaden einbegriffen, den der Reeder durch die Desertion erleidet, wie der Schaden, der dem Schiff durch die Verzögerung der Abfahrt entsteht, die Kosten der Annahme eines Ersatzmannes, wenn die Rückschaffung erfolglos ist und die Strafe, die der Reeder möglicherweise in einem Land mit Einwanderungsbeschränkung dafür zahlen muß, daß der entwichene Schiffsmann sich ohne Einwanderungserlaubnis an Land begeben hat.[279]) Für diesen Schaden kann der Reeder Ersatz nur nach den allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundsätzen verlangen.

Soweit der Schaden nicht darauf zurückzuführen ist, daß der Schiffsmann mit seiner Dienstleistung in Verzug geraten ist (z. B. die Strafe für die unerlaubte Einwanderung des Schiffsmanns) ergibt sich der Schadensersatzanspruch nach § 276 BGB. aus der positiven Vertragsverletzung des Schiffsmanns. Denn durch die Desertion kommt der Schiffsmann nicht nur mit der ihm obliegenden Dienstleistung in Verzug, sondern er verletzt auch die ihm vertraglich obliegenden Nebenpflichten. Es ist hierbei jedoch gleichgültig, ob der Reeder das Heuerverhältnis fortsetzt oder durch Kündigung oder Vereinbarung zum Erlöschen bringt.

Anders verhält es sich jedoch mit dem Anspruch auf Ersatz des durch den Verzug des Schiffsmanns entstandenen Schadens, wie z. B. des Verzögerungsschadens des Schiffs oder die Kosten für die Annahme des Ersatzmannes. Setzt der Reeder das Heuerverhältnis fort, so ergibt sich der Anspruch aus § 286 Abs. 1 BGB. Beendet er jedoch infolge des Verzuges das Heuerverhältnis, so folgt der Anspruch nicht etwa aus der vom Reeder vorgenommenen Beendigung; er ergibt sich auch hier aus der Tatsache des Verzuges. Die Schadensfolgen wären

279) Diese Ansicht vertritt das LG. Hamburg (Hansa 1905 S. 933).

nämlich auch eingetreten, wenn das Heuerverhältnis trotz der Entfernung des Schiffsmanns formell nicht beendet wäre. Denn der Zeitverluſt des Schiffs und die Annahme eines Erſatzmannes ſind nicht dadurch verurſacht, daß dem Schiffsmann infolge der Deſertion gekündigt iſt, ſondern dadurch, daß er ſich vom Schiff entfernt hat. Doch ergibt ſich der Anſpruch nicht aus § 286 Abſ. 1 BGB., da dieſe Beſtimmung einen Fortbeſtand des Heuerverhältniſſes vorausſetzt.[279a]) Hier greift vielmehr § 326 BGB. ein. Dagegen könnte das Bedenken geltend gemacht werden, daß der Reeder keinen Schadenserſatz nach § 326 fordern könnte, da die Beendigung des Heuerverhältniſſes dem Rücktritt verwandt ſei und daher im Fall des § 326 ebenſo wie dieſer zu behandeln wäre, die Erklärung des Rücktritts nach § 326 den dort vorgeſehenen Schadenserſatzanſpruch ausſchließe. Demgegenüber iſt aber zu berückſichtigen, daß neben dem Rücktritt in § 326 nur deshalb den Schadenserſatzanſpruch nicht beſtehen kann, da der Rücktritt den ganzen Vertrag aufhebt und daher dem Schadenserſatzanſpruch die Grundlage entzieht. Dagegen bleibt bei Beendigung des Heuerverhältniſſes der Heuervertrag beſtehen, ſodaß nichts im Wege ſteht, auch einen Schadenserſatzanſpruch aus dieſem herzuleiten. Die Beendigung des Heuerverhältniſſes iſt ſchließlich nichts anderes als die in § 326 als Vorausſetzung des Schadenserſatzanſpruchs vorgeſehene Tatſache, daß der Gläubiger die Erfüllung des Vertrages ablehnt. Daher kann der Reeder Erſatz für den Verzugsſchaden nach § 326 verlangen, wenn er das Heuerverhältnis in Rückſicht auf den Verzug zum Erlöſchen gebracht hat.

3. Durch Vereinbarung beider Parteien.

§ 12.

Schließlich wird das Heuerverhältnis auch noch vorzeitig beendet, wenn die Parteien vereinbaren, daß es ſofort oder vor dem ordnungsgemäßen Ende erlöſchen ſoll.[280]) Hierin iſt nicht eine Aufhebung des Heuervertrages zu ſehen. Denn dadurch würde dem Heuerverhältnis die Grundlage entzogen; es würde alſo völlig beſeitigt werden, als ob es nie beſtanden habe[281]); das iſt aber nicht die Abſicht der Parteien, da dieſe das Heuerverhältnis für die Vergangenheit beſtehen laſſen, aber die Zukunft beendigen wollen.[282]) Die Parteien ändern vielmehr durch ihre Vereinbarung lediglich den Heuervertrag dahin ab, daß das Heuerverhältnis abweichend von der urſprünglichen Endbeſtimmung mit dem in der Vereinbarung beſtimmten Zeitpunkt enden ſoll. Im geſamten Arbeitsrecht ſpielt die Beendigung des Dienſtverhältniſſes durch Vereinbarung eine große Rolle. Für das Heuerrecht gelten in dieſem Fall faſt nur die allge-

279a) Enneccerus 1923 § 276 I 2 a—b.
280) Pappenheim, Geſch.Entw. S. 193.
281) Vgl. oben § 2.
282) Gſchnitzer S. 376.

meinen arbeitsrechtlichen Regeln. Es würde zu weit führen, dieſe und die damit zuſammenhängenden, allgemein arbeitsrechtlichen Fragen genau zu behandeln. Es ſollen daher nur kurz die drei wichtigſten Fälle ſkizziert werden, in denen die Beendigung des Dienſtverhältniſſes durch Vereinbarung im Heuerrecht vorkommt. Zunächſt iſt es nicht ſelten, daß die Parteien, einerlei aus welchen Gründen, ausdrücklich vereinbaren, das Heuerverhältnis vorzeitig enden zu laſſen.

Ferner tritt die Beendigung des Heuerverhältniſſes durch Vereinbarung ein, wenn die Kündigung des einen Teils aus irgend einem Grunde unwirkſam iſt, der andere Teil dieſe Kündigung aber annimmt.[283]) Denn die wirkungsloſe Kündigungserklärung kann in das Angebot eines Beendigungsvertrages gemäß § 140 BGB. umgedeutet werden, die Zuſtimmung des anderen Teils in die Annahme dieſes Angebots. Einige Schwierigkeiten bereitet die Frage, wann eine Annahme der Kündigung ſeitens des Gekündigten vorliegt. Hueck[284]) will ſie ſchon in einem widerſpruchsloſen Verlaſſen des Dienſtes ſehen; Gſchnitzer[285]) hingegen verlangt eine beſondere Erklärung. Nun wird es praktiſch kaum vorkommen, daß der Gekündigte ausdrücklich erklärt, er nähme die Kündigung an; er wird ſeinen Willen, ſich damit einverſtanden zu erklären, meiſt durch irgend eine Handlung oder andersgeartete Erklärung zum Ausdruck bringen. Es geht zwar zu weit, in widerſpruchsloſem Verlaſſen des Dienſtes eine Zuſtimmung des Gekündigten zu ſehen. Denn dieſer kann ſich im Glauben, die Kündigung ſei wirkſam, dem Unvermeidlichen fügen, obwohl er garnicht mit der Kündigung einverſtanden iſt. Eine Annahme der Kündigung iſt aber in Umſtänden zu erblicken, die nach allgemeiner Verkehrsanſchauung den Zuſtimmungswillen des Gekündigten zum Ausdruck bringen[286]); es iſt einerlei, ob es Erklärungen, Handlungen des Gekündigten oder ſonſtige Umſtände ſind. Die nähere Beſtimmung muß nach den Beſonderheiten des Einzelfalles getroffen werden.

Im Heuerrecht wird es praktiſch nur vorkommen, daß das Heuerverhältnis durch Annahme einer unwirkſamen Kündigung beendet wird, wenn die Kündigung vom Schiffsmann ausgegangen iſt. Denn wird der Schiffsmann auf Grund einer unwirkſamen ordentlichen oder nach § 70 S.O. erfolgenden Kündigung des Reeders entlaſſen, ſo endet das Heuerverhältnis nicht durch Vereinbarung, ſondern infolge der unbegründet vorzeitigen Kündigung, die durch die Entlaſſung des Schiffsmanns zum Ausdruck gebracht wird.[287]) Bei Kündigung des Reeders könnte das Heuerverhältnis lediglich dann durch

283) Gſchnitzer S. 279; Hueck S. 18; Staudinger § 626 IV. 3.
284) Hueck S. 25.
285) Gſchnitzer Bd. 78 S. 58.
286) Staudinger Vorbem. III. 3 b. vor §§ 620 ff.; Lotmar I. S. 568. Sigel, Der gewerbliche Arbeitsvertrag S. 163; Hueck-Nipperdey 1931 S. 307/308.
287) Vgl. oben § 10

Annahme der Kündigung erlöſchen, wenn der Schiffsmann ausdrücklich erklärt, er nähme die Kündigung trotz ihrer Unwirkſamkeit an oder er ſei mit ihr einverſtanden, ohne ſich auf die Anſprüche aus § 72 berufen zu wollen. Der Reeder wird in der Praxis die unwirkſame Kündigung des Schiffsmanns meiſt dadurch annehmen, daß er ihn entläßt, d. h. ihm die Erlaubnis gibt, den Dienſt zu verlaſſen. Denn dieſe Handlung kann nach allgemeiner Auffaſſung nur als Erklärung des Reeders aufgefaßt werden, daß er mit der Beendigung des Heuerverhältniſſes einverſtanden ſei, da der Reeder im allgemeinen den Dienſtaustritt nicht zuläßt, wenn dies nicht der Fall iſt. Hält der Reeder irrtümlicherweiſe die Kündigung für wirkſam, ſo nimmt das nicht der Entlaſſung den Charakter der Annahmeerklärung, ſondern es liegt nur ein Irrtum des Reeders über den Inhalt der von ihm bereits abgegebenen Erklärung vor, der ihn unter Umſtänden berechtigt, die Erklärung nach § 119 BGB. anzufechten.

Schließlich liegt eine Beendigung des Heuerverhältniſſes durch Vereinbarung auch vor, wenn der Schiffsmann ſich während der Dauer des Verhältniſſes widerſpruchslos abmuſtern läßt. Denn die Abmuſterung iſt nach § 18 S.O. die Verlautbarung der Beendigung des Heuerverhältniſſes; ſie ſetzt alſo deſſen Erlöſchen voraus.[288]) Nehmen nun die Parteien die Abmuſterung vor, während das Heuerverhältnis noch beſteht, ſo bringen ſie dadurch ihren übereinſtimmenden Willen zum Ausdruck, daß es nunmehr beendet werden ſoll[289]); denn ſonſt könnte der formelle Akt der Abmuſterung nicht erfolgen.[289]) Durch dieſe ſtillſchweigende Vereinbarung wird das Heuerverhältnis beendet, bevor die Abmuſterung geſchieht. Unrichtig iſt die Anſicht Korns[290]), daß das Heuerverhältnis durch die Abmuſterung ſelbſt beendet werde; denn die Abmuſterung iſt ein öffentlichrechtlicher beurkundender Akt, der keinerlei Einfluß auf den Beſtand des privaten Heuerverhältniſſes haben kann.[288])

288) HOLG. in HGZ. 1901 H.Nr. 20; ROHG. Bd. 18 S. 415 ff.; Perls § 18 Anm. 1; Brodmann S. 504 Anm. 1 zu § 18.
289) Haerle S. 107; Eichholz S. 23; Entſchdg. d. Schifferalten HdGZ. 1868 H.Nr. 143 VI.
290) Korn S. 34.

C. *Beendigung des Heuerverhältnisses in besonderen Fällen.*

1. Bei Erkrankung des Schiffsmanns.

§ 13.

Auf welche Weiſe wird bei Erkrankung des Schiffsmanns das Heuerverhältnis beendet?

Neben den oben in §§ 3-12 geſchilderten Tatbeſtänden, bei deren Vorliegen ſtets eine Beendigung des Heuerverhältniſſes eintritt, gibt es aber auch Fälle, in denen das Heuerverhältnis nicht ohne weiteres erliſcht, ſondern erſt bei Hinzutritt beſonderer Umſtände beendigt wird. Hierzu gehört vor allem die Erkrankung des Schiffsmanns. Erkrankt ein Schiffsmann während der Reiſe oder ſonſt während des Heuerverhältniſſes, ſo endet dieſes nicht ohne weiteres, ſondern verändert zunächſt nur ſeinen Inhalt. Denn wird der Schiffsmann infolge ſeiner Erkrankung arbeitsunfähig, was meiſt der Fall ſein wird, ſo würde er nach § 323 BGB. den Anſpruch auf die ihm zuſtehende Gegenleiſtung verlieren.[291a]) Die S.O. hat ihm ſtattdeſſen beſondere Anſprüche zugeſtanden; ſo kann er den Fortbezug der Heuer bis zur Dienſteinſtellung, wenn er die Reiſe noch nicht angetreten hatte, ſonſt bis zum Verlaſſen des Schiffes[292]) verlangen; ferner hat er Anſpruch auf Verpflegung und Heilbehandlung für eine gewiſſe Zeit.[293])

Es ſteht außer Zweifel, daß bei Erkrankung des Schiffsmanns das Heuerverhältnis ſolange fortbeſteht, wie ſich der Schiffsmann an Bord befindet.[294]) Es iſt aber ſehr fraglich, ob es auch fortdauert, wenn der Schiffsmann das Schiff wegen der Erkrankung endgültig verlaſſen hat.[294a]) Die S.O. hat hierfür keine beſondere Beſtimmung getroffen. Das heuerrechtliche Schrifttum iſt bisher dieſer Frage ausgewichen. Infolgedeſſen herrſcht in den Kreiſen der Praxis wie auch in der Rechtſprechung darüber gänzliche Unklarheit.

In ſeemänniſchen Fachkreiſen[295]) wird häufig die Anſicht vertreten, daß das Heuerverhältnis ohne weiteres in dem Augenblick ende, in dem

291) Oben § 6.

292) Näheres vgl. unten § 14.

293) § 59 S.O.

294) Prot. S. 2008, HOLG. in HRZ 1920 S. 99, L. G. Hamburg Aktz. Z. I 958/29 vom 13. III. 1931; HOLG. in HRGZ. 1930 B. Spt. 615; vgl. auch HOLG. in HGZ. 1905 H Nr. 110.

294a) Als Verlaſſen des Schiffs iſt nach Anſicht des Geſetzgebers (Prot. S. 2013) nicht ſchon ein vorübergehendes Von-Bordgehen anzuſehen, z. B. um ſich während des Aufenthalts in einem Hafen einer kurzen Krankenhausbehandlung zu unterziehen, ſondern nur die engültige Auflöſung der Beziehung zum Schiff.

295) Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider.

der Schiffsmann wegen ſeiner Krankheit das Schiff verlaſſe. Das ergäbe ſich aus der Beſtimmung des § 61 S.O., daß der Schiffsmann die Heuer im Krankheitsfalle nur ſolange fortbeziehe, als er noch nicht das Schiff verlaſſen habe. Dadurch gebe die S.O. zu erkennen, daß ſie das Heuerverhältnis mit Zurücklaſſung des erkrankten Schiffsmanns erlöſchen laſſen wolle. Dieſe Anſicht iſt jedoch nicht zu billigen. Dieſer Schluß könnte aus § 61 nur gezogen werden, wenn dem Schiffsmann nach allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundſätzen die Heuer auch in der Zeit nach dem Verlaſſen des Schiffs zuſtände. Denn dann würde § 61 den Heueranſpruch gegenüber dem allgemeinen Dienſtrecht beſchränken und damit die Vermutung nahelegen, daß die S.O. nicht nur den Heueranſpruch, ſondern auch das ganze Heuerverhältnis mit dem Vonbordgehen enden laſſen wollte. Nun aber würde der Schiffsmann ſeinen Heueranſpruch nach den allgemein bürgerlichrechtlichen Beſtimmungen ſchon mit dem Augenblick verlieren, indem er infolge ſeiner Krankheit dienſtunfähig wird.[296]) Der Heueranſpruch des Schiffsmanns iſt durch § 61 alſo gegenüber dem Lohnanſpruch des allgemeinen Dienſtrechts nicht beſchränkt, ſondern erweitert worden. Daher kann aus der Vorſchrift des § 61 nicht der Schluß gezogen werden, daß das Heuerverhältnis des erkrankten Schiffsmanns von ſelbſt erlöſche, wenn dieſer das Schiff verlaſſe. Auch die übrigen Beſtimmungen der S.O. bieten keinen Anhalt für dieſe Anſicht.[296a])

In der Rechtſprechung[297]) [301]) findet ſich ferner die Meinung vertreten, daß das Heuerverhältnis zwar nicht ohne weiteres bei Von Bordgehen des erkrankten Schiffsmanns, wohl aber nach den allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundſätzen in dem Fall erlöſche, daß dadurch dauernd die Dienſtleiſtung unmöglich werde. Da nach § 323 BGB. auch die Gegenleiſtungen des Reeders ſolange fortfallen, als die Dienſtleiſtung unmöglich ſei, ſo werde das Heuerverhältnis für dauernde Zeit inhaltlos und müſſe daher vernunftgemäß erlöſchen.[298]) Dieſer Anſicht iſt inſoweit zuzuſtimmen. Denn das Heuerverhältnis iſt nichts anderes als die Summe der gewöhnlichen Rechtsbeziehungen zwiſchen dem Reeder und Schiffsmann auf Grund des Heuervertrages und muß daher erlöſchen, wenn dieſe endgültig fortfallen; dies tritt aber bei zufälliger Unmöglichkeit der

296) § 323 BGB., vgl. oben § 13 Anfang.

296a) Vgl. auch LG. Hamburg vom 13. III. 31 in Sachen Weſtphal. gegen H AP.A.G.; Z. T. a 58 I 29.

297) HOLG. und LG. Hamburg in HGZ. 1905 H.Nr. 110; vgl. auch P. Ehlers Berufungsbegründung in Sa. Weſtphal / Hamb.Amerika-Packetfahrt A G. Z. I 958/29 ſowie mündl. Mitteilungen v. Dr. Paul Ehlers

298) Oertmann, Arbeitsrecht S. 213; Kreller S. 121/123 Anm. 400; Gierke S. 392; Plank § 620 Anm. 3b; Titze in JW. 1922 S. 1059 Anm. zu Nr. 1, LG. Köln in JW. 1922 S. 1059 Nr. 1. Abweichend: Staudinger Vorbem. vor §§ 620 II 5. und Lotmar II S. 96, die bei nachträglicher Unmöglichkeit zwiſchen objektiver Unmöglichkeit und Unvermögen des Schuldners unterſcheiden u. d. Dienſtherrn in letzterm Fall nur ein ſof. Kündigungsrecht. n. § 626 BGB. geben.

Dienſtleiſtung auf Grund von § 323 BGB. ein. Es fragt ſich aber, wann die Dienſtleiſtung dauernd unmöglich wird. Darüber gehen die Anſichten weit auseinander.

Titze hält eine dauernde Unmöglichkeit im allgemeinen Dienſtrecht ſchon dann für gegeben[299]), wenn der Arbeitnehmer für längere Zeit erkrankt und dienſtunfähig wird, wenn der Arbeitgeber für Erſatz geſorgt hat oder, wenn er aus einem ſonſtigen Grunde kein Intereſſe mehr an der Dienſtleiſtung des Arbeitnehmers hat. In dieſen Fällen ſei nämlich eine nachträglich erbrachte Leiſtung nicht mehr als die geſchuldete anzuſehen. Dieſe könne daher nicht mehr erbracht werden, ſei alſo unmöglich geworden. Dieſe Anſicht verkennt völlig den Charakter des Dienſtverhältniſſes als Dauerſchuldverhältnis. Denn der Dienſtverpflichtete iſt nicht verpflichtet, eine der Menge nach beſtimmte Leiſtung an einem oder mehreren beſtimmten Zeitpunkten zu erbringen, ſondern hat die Pflicht, während der vertraglichen Zeit fortdauernd Dienſte zu leiſten.[300]) Tritt er nach längerer Arbeitsunfähigkeit erneut den Dienſt wieder an, ſo bietet er nicht nachträglich die in der Zeit ſeiner Verhinderung fällig gewordene Dienſtleiſtung an, ſondern d i e Dienſtleiſtung, die zur Zeit des Angebots fällig wird. Erfolgt dies Angebot noch in der Vertragszeit, ſo iſt auch die angebotene Leiſtung noch vertragsmäßig. Der Dienſtherr kann ſich daher nicht darauf berufen, daß dieſe Leiſtung nicht mehr der Verpflichtung des Dienſtverpflichteten entſpreche. Da alſo die Dienſtleiſtung erbracht werden kann, ſolange die Vertragszeit läuft, wird ſie durch eine vorübergehende Arbeitsunfähigkeit unterbrochen, aber nicht für dauernd unmöglich gemacht.

Dagegen iſt P. Ehlers[301]) der Anſicht, daß die Dienſtleiſtung des Schiffsmanns dann dauernd unmöglich werde, wenn dieſer das Schiff unter Umſtänden verlaſſe, die erkennen laſſen, daß er nicht wieder auf dasſelbe zurückkehren werde. Denn der Schiffsmann ſei nicht allgemein zur Leiſtung von Dienſten im Intereſſe des Reeders verpflichtet, ſondern nach § 27 S.O. nur zur Dienſtleiſtung auf dem betreffenden Schiff, für das er angeheuert iſt. Die vom Schiffsmann zu erbringende Dienſtleiſtung werde daher unmöglich, wenn er das Schiff endgültig verlaſſe, d. h., wenn es als ausgeſchloſſen erſcheine, daß er zu dem Dienſt auf dem Schiff zurückkehren werde. Dies ſei noch nicht der Fall, wenn der Schiffsmann das Schiff verlaſſe, ſeine Rückkehr aber in abſehbarer Zeit erfolgen könne, z. B. wenn er für die Dauer des Hafenaufenthalts des Schiffs in ein Krankenhaus gehe oder bei kurzer Linienfahrt eine Reiſe überſchlage, um ſeine Krankheit auszuheilen, zur nächſten Reiſe aber auf das Schiff zurückkehre. Sei aber eine Rückkehr auf das Schiff nicht vorgeſehen, ſo werde ihm die Dienſtleiſtung unmöglich, da er das Schiff nicht wieder erreichen

299) Titze aa.O. LG Köln aa. O.
300) Vgl. oben § 2 Gierke S. 359, 367; Gſchnitzer S. 323/325,
301) P. Ehlers, Berufungsbegründung a. a. O., ſowie mündliche Mitteilung von Herrn Dr. Paul Ehlers.

könne. Auch dieſe Anſicht verkennt den objektiven Charakter der Unmöglichkeit. Denn die Leiſtung wird nur dann unmöglich, wenn der Schiffsmann nicht mehr in der Lage iſt, ſie zu erbringen.[302]) Daher tritt dann keine Unmöglichkeit ein, auch wenn beim Vonbordgehen eine Rückkehr nicht vorgeſehen iſt und auch nach gewöhnlichem Lauf der Dinge als ausgeſchloſſen erſcheint. Denn der Schiffsmann iſt immer noch in der Lage, nach ſeiner Geneſung dem Schiffe nachzureiſen und ſeine Dienſte wieder anzubieten. Dem kann nicht entgegengehalten werden[303]), daß es dem Schiffsmann nicht zuzumuten ſei, eine koſtſpielige Reiſe zu unternehmen und möglicherweiſe andere Verdienſtgelegenheiten ſich entgehen zu laſſen, wenn anzunehmen iſt, daß der Reeder die Dienſte des Schiffsmanns nicht mehr annehmen wird. Denn eine Dienſtleiſtung iſt nicht ſchon dann unmöglich, wenn ſie nicht zumutbar iſt. Außerdem iſt es auch ſehr zweifelhaft, ob dem Schiffsmann die Rückkehr zum Schiff trotz der Gefahr, daß er nicht wieder in Dienſt geſtellt werden kann, zuzumuten iſt. Denn er kann ſeine vollen Bezüge aus dem Heuerverhältnis nach § 615 BGB. wieder beanſpruchen, wenn er ſeine Dienſte wieder angeboten hat, der Reeder ſie aber abgelehnt hat, alſo in Annahmeverzug geraten iſt. Es kann auch nicht eingewendet werden, daß der Schiffsmann regelmäßig finanziell nicht in der Lage ſei, die Rückkehr zum Schiff durchzuführen.[303]) Denn der kranke Schiffsmann kann freie Rückbeförderung oder nach Wahl des Kapitäns eine entſprechende Entſchädigung verlangen. Im Regelfall wird er nach Rückbeförderung in den Ausreiſehafen dort ſein Schiff nach einiger Zeit wiedertreffen, ſodaß er ohne großen Koſtenaufwand ſeine Dienſte wieder anbieten kann. Kehrt ſein Schiff aber für längere Zeit nicht in den Ausreiſehafen zurück, ſo beſteht die Möglichkeit, daß ſtatt der Rückbeförderung die Entſchädigung gewährt wird und er mit dieſem Gelde dem Schiffe nachreiſen kann. Man ſieht alſo, daß die Dienſtleiſtung noch nicht unmöglich iſt, wenn ſie längere Zeit nicht erbracht werden kann, oder der Reeder kein Intereſſe mehr an ihr hat oder aus den Umſtänden zu ſchließen iſt, daß der Schiffsmann den Dienſt nicht wieder antreten wird.

Es iſt nicht zu verkennen, daß Titze und P. Ehlers ſich bei dieſen Ausführungen von dem Gedanken leiten laſſen, das Heuerverhältnis enden zu laſſen, da die Fortſetzung zwecklos iſt und es daher unbillig erſcheint, den Schiffsmann zum Wiederantritt zu verpflichten. Aber es iſt nicht angängig, die Dienſtleiſtung für unmöglich zu erklären, damit das Heuerverhältnis auf dieſe Weiſe beendigt werden kann, obwohl eine Leiſtungsunmöglichkeit garnicht vorliegt. Die Dienſtleiſtung iſt vielmehr nur dann möglich, wenn der Schiffsmann nicht in der Lage iſt, in der vertraglich für die Dauer des Heuerverhältniſſes beſtimmten Zeit ſeine Dienſte dem Reeder auf dem betreffenden Schiff wieder zur Verfügung zu ſtellen. Bei Anheuerung

302) Vgl. Anm. 298 Vgl. LG. Hamburg u. HOLG. in HGZ. 1905 Nr. 110.
303) Mündliche Mitteilung von Herrn Dr. P. Ehlers.

auf Reiſe wird dies meiſt ſchon dann der Fall ſein, wenn der Schiffsmann wegen der Erkrankung in einem Hafen zurückgelaſſen werden muß. Denn es iſt dann meiſt ausgeſchloſſen, daß während der betr. Reiſe er zu dem Schiff zurückkehrt, für welches er angeheuert iſt.

Bei Anheuerung auf beſtimmte Zeit wird die Dienſtleiſtung unmöglich, wenn die Krankheit längere Zeit in Anſpruch nimmt, als die vertraglich vereinbarte Zeit dauert. Dieſe wird meiſt ziemlich kurz bemeſſen ſein, da ein Schiffsmann in der Regel nur dann für beſtimmte Zeit angeheuert wird, wenn man ſeiner Dienſte nur kurze Zeit bedarf.[304]) Da auf der anderen Seite der Schiffsmann wegen Erkrankung nur zurückgelaſſen wird, wenn dieſe längere Zeit in Anſpruch zu nehmen droht, ſo wird die Krankheit in dieſem Fall meiſt ſo lange dauern, daß der Schiffsmann ſein Schiff innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit nicht mehr erreichen kann. Daher wird in der Regel auch bei Anheuerung auf beſtimmte Zeit die Dienſtleiſtung unmöglich, wenn der Schiffsmann wegen Erkrankung zurückgelaſſen wird.

Bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit iſt die Dauer des Heuerverhältniſſes unbegrenzt, ſodaß es auch bei einer ſehr langwierigen Krankheit dem Schiffsmann möglich ſein wird, innerhalb der Dienſtzeit ſeine Dienſte wieder anzubieten. Außerdem wird es ihm, wie bereits oben ausgeführt iſt, faſt immer möglich ſein, ſein Schiff wieder zu erreichen, ſodaß aus dieſem Grunde die Leiſtung auch nicht unmöglich werden kann. Nur wenn der Schiffsmann infolge der Krankheit bei Lebzeiten unfähig wird, die Schiffsdienſte, für welche er angenommen war, zu verrichten, tritt bei einem auf unbeſtimmte Zeit geſchloſſenen Heuerverhältnis Unmöglichkeit der Leiſtung ein.

Soweit nach dem Vorſtehenden die Dienſtleiſtung des Schiffsmanns unmöglich wird, erliſcht das Heuerverhältnis. Es fragt ſich nur noch, mit welchem Augenblick es endet. Wenn die Leiſtung aus dem Grund unmöglich wird, daß der Schiffsmann zwar vor Ablauf der Vertragszeit geneſen iſt, aber innerhalb dieſer Zeit nicht mehr das Schiff erreichen kann, beruht die Unmöglichkeit auf dem Umſtand, daß der Schiffsmann das Schiff verlaſſen hat und tritt daher im Augenblick des Vonbordgehens ein. Iſt ſie aber darauf zurückzuführen, daß die Krankheit die Vertragszeit überdauert hat, ſo iſt die Leiſtung ſchon mit Beginn der Krankheit unmöglich geworden; da in dieſem Fall der Schiffsmann bis zum Vonbordgehen ſeine Heuer beanſpruchen kann, ſo hören die Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien noch nicht mit Eintritt der Erkrankung, ſondern erſt mit Vonbordgehen auf, ſodaß das Heuerverhältnis erſt mit dem letzteren Zeitpunkt gegenſtandslos wird und erliſcht. Das Heuerverhältnis endet daher wegen Leiſtungsunmöglichkeit ſtets in dem Augenblick, in welchem der erkrankte Schiffsmann das Schiff verläßt.

304) Mündliche Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider.

Nun treten diese Fälle praktisch nicht sehr häufig ein; denn die Anheuerung auf Zeit oder auf Reise kommt heute nur selten vor; bei Anheuerungen auf unbestimmte Zeit tritt die Leistungsunmöglichkeit nicht häufig ein, da es selten ist, daß ein Schiffsmann wegen einer Erkrankung für Lebzeiten schiffsdienstunfähig wird. In den andern, in der Praxis weit überwiegenden Fällen erlischt das Heuerverhältnis nicht, sondern besteht fort; der Reeder muß also stets darauf gefaßt sein, den Schiffsmann nach dessen Genesung wieder einzustellen oder wenigstens ihm nach § 615 BGB. seine Bezüge fortzahlen zu müssen. Dies würde praktisch zu unhaltbaren Zuständen führen. Deshalb ist es von größter Bedeutung, einen andern Weg zu finden, auf dem der Reeder sich von der drückenden Kette eines solchen Heuerverhältnisses befreien könnte.

Diese Frage ist sehr einfach zu lösen, wenn der erkrankte Schiffsmann sich bei der Rücklassung abmustern läßt. Denn in diesem Fall wird das Heuerverhältnis durch die stillschweigende Vereinbarung beendet, die in einer Abmusterung ohne anderweitige Beendigung des Verhältnisses zu sehen ist.[305]) Verweigert der Schiffsmann die Abmusterung oder vermag er infolge seiner Erkrankung nicht seine Zustimmung dazu zu erteilen, so bleibt dem Reeder nichts anderes übrig, als von seinem unbegründet vorzeitigen Kündigungsrecht Gebrauch zu machen.[305a]) Hier ergibt sich jedoch eine Schwierigkeit. Nach § 72 hat der Schiffsmann bei unbegründet vorzeitiger Kündigung Anspruch auf Zahlung einer Monatsheuer sowie auf freie Rückbeförderung und Fortzahlung der Heuer für die Dauer der Rückreise. Der erkrankte Schiffsmann kann aber nach §§ 59, 60 Abs. 1 S.O. ebenfalls freie Rückbeförderung sowie Verpflegung und Heilbehandlung für eine bestimmte Zeit verlangen. Es fragt sich daher, ob dem wegen Krankheit vorzeitig gekündigten Schiffsmann nur die Ansprüche des § 72 oder nur die der §§ 60, 59 zustehen, oder ob er beide Ansprüche nebeneinander geltend machen kann.[305a]) Geht man von dem Buchstaben der Bestimmungen aus, so muß man dem Schiffsmann beide Ansprüche zubilligen. Denn bei der vorzeitigen Kündigung eines Schiffsmanns wegen Erkrankung sind die Voraussetzungen für beide Ansprüche gegeben, nämlich sowohl die Tatsache der Erkrankung, als auch die der unbegründet vorzeitigen Kündigung. Doch würde diese Lösung die praktisch unhaltbare Folge haben, daß der Schiffsmann dem nach § 72 vom Kapitän statt der freien Rückbeförderung eine entsprechende Entschädigung zugebilligt ist, nochmals nach § 60 Abs. 1 freie Rückbeförderung verlangen könnte, und daß der Kapitän ihm nochmals eine Entschädigung zusprechen müßte, wenn er ihm keine freie Rückbeförderung gewähren wollte. Denn trotz ihres gleichen Inhalts ergeben sich beide Ansprüche aus verschiedenen Tatbeständen und scheinen völlig unabhängig von einander zu sein.

305) Vgl. oben § 12 sowie die dort angegebene Literatur. Vgl. auch Hamb. Obergericht in Seebohm Nr. 166.

305a) Vgl. hierzu Pöhls S. 263.

Um eine vernünftige Löſung dieſer Schwierigkeit zu finden, darf man jedoch nicht beim Wortlaut der §§ 72, 59, 60 Abſ. 1 ſtehen bleiben, ſondern muß auf den Zweck der Anſprüche aus § 72 zurückgehen. Dieſe ſind nichts anderes als Schadenserſatzanſprüche, die lediglich ihren Umfang nach feſt beſtimmt und von der Höhe des Schadens im Einzelfall unabhängig ſind.[306]) Der Anſpruch auf Rückbeförderung ſoll den Schiffsmann dafür entſchädigen, daß er nicht wie bei normalem Ablauf des Heuerverhältniſſes in der Regel zu erwarten geweſen wäre, mit dem Schiff in den Ausreiſehafen zurückkehren kann.[307]) Durch die Fortzahlung der Heuer während der Rückbeförderung ſoll der Schiffsmann für den ihm in dieſer Zeit entgangenen Arbeitsverdienſt ſchadlos gehalten werden. Beide Anſprüche beruhen darauf, daß der Schiffsmann infolge der vorzeitigen Kündigung von Bord mußte und zurückgelaſſen wurde.[308]) Dieſer Zuſammenhang beſteht nun nicht, wenn der Schiffsmann wegen Erkrankung vorzeitig gekündigt wird. Denn in dem Fall muß der Schiffsmann das Schiff wegen ſeiner Krankheit, nicht wegen der vorzeitigen Kündigung verlaſſen. Denn er wäre auch dann zurückgelaſſen, wenn der Reeder nicht vorzeitig gekündigt hätte. Daher beſteht kein urſächlicher Zuſammenhang zwiſchen der ſchadenstiftenden Handlung, der vorzeitigen Kündigung und dem Schaden, der durch die Krankheit veranlaßten Rücklaſſung des Schiffsmanns. Daher hat der wegen Krankheit vorzeitig gekündigte Schiffsmann auch nicht die ſich aus der Zurücklaſſung ergebenden Anſprüche des § 72, nämlich den Anſpruch auf freie Rückbeförderung bezw. auf entſprechende Entſchädigung ſowie auf Fortſetzung der Heuer für die Dauer der Rückreiſe.

Aehnlich verhält es ſich mit dem Anſpruch auf die Heuer für einen Monat. Dieſer ſoll den Schiffsmann dafür entſchädigen, daß ihm ſeine Verdienſtmöglichkeit vorzeitig durch die Kündigung genommen iſt.[308]) Wenn es ſich bei dieſem Anſpruch auch um eine fixierte Entſchädigung handelt, die nicht von Vorhandenſein oder Höhe eines tatſächlichen Schadens abhängig iſt[309]), ſo ſetzt ſie doch eine ſchadenstiftende Handlung voraus, d. h. eine Handlung, die geeignet iſt, gegebenenfalls einen Schaden hervorzurufen. Bei vorzeitiger Kündigung des Schiffsmanns wegen Erkrankung iſt die Kündigung aber nicht als ſchadenstiftende Handlung anzuſehen, d. h. als Urſache dafür, daß der Schiffsmann ſeine Erwerbsmöglichkeit verliert. Dieſe büßt er vielmehr infolge der Erkrankung ein, da er während deren Dauer bezw. ſeit dem Vonbordgehen an keinen Anſpruch auf die ihm nach dem Heuervertrag zuſtehenden Bezüge (Heuer, Koſt und Logis) hat. Es fehlt alſo auch hier der urſächliche Zuſammenhang zwiſchen der vorzeitigen Kündigung und dem Schaden, nämlich dem vorzeitigen Verluſt der Verdienſtmöglichkeit. Dem kann nicht entgegenge-

306) Vgl. Anm. 218, 219.
307) Prot. S. 1999.
308) Prot. S. 1999; Mot. 1902 zu § 67.
309) Vgl. oben Anm. 218, 219, ſowie entſprechende Ausführungen oben in § 10.

halten werden, daß der kranke Schiffsmann nicht ſofort, aber bei Rückkehr in den Ausreiſehafen nach der Geneſung einen Verdienſtſchaden infolge der vorzeitigen Kündigung erleidet, daß gewiſſermaßen die ſchadenſtiftende Wirkung der Kündigung erſt bei der Rückkehr des Schiffsmanns eintritt. Auf den erſten Blick erſcheint dieſer Einwand berechtigt; denn es iſt denkbar, daß ein erkrankter Schiffsmann bei Rückkehr in den Heimathafen ſein Schiff wiedertrifft und ſeinen Dienſt hätte fortſetzen können, wenn er nicht bei Vonbordgehen vorzeitig gekündigt wäre. Dieſe Auffaſſung entſpricht jedoch nicht der Abſicht des Geſetzgebers. Denn das ADHGB. hat die Anſprüche des § 72 nur dem Schiffsmann zugeſtehen wollen, der während der Dauer eines auf Reiſe abgeſchloſſenen Heuervertrages oder bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit während einer beſtimmten Reiſe vorzeitig gekündigt iſt.[310]) Damit hat es zum Ausdruck gebracht, daß die Monatsheuer den Schiffsmann nur dafür entſchädigen ſoll, daß dieſem die Möglichkeit genommen iſt, während des Reſtes der beſtimmten Reiſe Verdienſt zu machen.[310]) Dieſer Grundſatz des ADHGB. gilt heute noch unverändert, trotzdem § 72 ohne Einſchränkung bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit angewandt werden kann. Wenn auch dieſe Erweiterung darauf beruht, daß der Schiffsmann jetzt nach Beendigung einer Reiſe als für die nächſte einberufen gilt[311]), ſo wird dem Schiffsmann doch auch heute bei Anheuerung keine weitere Verdienſtmöglichkeit zugeſichert als bis zum nächſt zuläſſigen Kündigungstermin[311]); dieſer fällt aber äußerſten Falls mit der Beendigung der Reiſe zuſammen, denn das Heuerverhältnis kann ſpäteſtens im deutſchen Ausreiſehafen nach § 39 MT. ſein Ende finden, da das Schiff dort alle Mal ſich mehr als 48 Stunden aufhält. Daher ſoll die Monatsheuer, die den Schadenserſatz für den Verluſt der vertraglich zugeſicherten Verdienſtmöglichkeit darſtellt, den Schiffsmann auch heute nur dafür entſchädigen, daß er der Gelegenheit, während des Reſtes der gegenwärtigen Reiſe Verdienſt zu machen, beraubt wird.[311]) Dieſer Schaden wird aber nicht durch die unbegründet vorzeitige Kündigung, ſondern durch die Erkrankung verurſacht. Denn der erkrankte Schiffsmann wird an der Fortſetzung des Dienſtes während der laufenden Reiſe dadurch gehindert, daß er durch die Krankheit gezwungen wird, das Schiff zu verlaſſen; er kann nämlich auf Grund ſeines Rückbeförderungsanſpruchs ſein Schiff erſt im Ausreiſehafen wiedertreffen; die Reiſe iſt aber beendet, wenn das Schiff in den Ausreiſehafen zurückgekehrt iſt. Da alſo der Verluſt der Verdienſtmöglichkeit nicht durch die vorzeitige Kündigung wegen Erkrankung hervorgerufen wird, kann der Schiffsmann in dieſem Fall auch keine Monatsheuer verlangen. Man ſieht ſomit, daß dem erkrankten, vorzeitig gekündigten Schiffsmann keiner der Anſprüche des § 72, ſondern nur die Rechte des § 59 ff. zuſtehen. Es handelt

310) Prot. S. 1996, 3843, 1999.
311) Vgl. oben § 10, beſonders Anm. 215, 216, 217.

ſich deshalb bei der derzeitigen Kündigung wegen Erkrankung um einen beſonderen Fall der jederzeitigen Kündigung, der nicht von der Vorſchrift des § 72 erfaßt wird.

Aehnlich verhält es ſich mit den Schadenserſatzanſprüchen, die dem auf beſtimmte Zeit geheuerten Schiffsmann bei unbegründet vorzeitiger Kündigung nicht nach § 72, ſondern nach den allgemeinen Schadenserſatzregeln zuſtehen.[312]) Da der größte Teil des Schadens nicht durch die vorzeitige Kündigung, ſondern durch die Erkrankung verurſacht[313]) wird, ſo wird der Schiffsmann in der Regel keinerlei Entſchädigung verlangen können. Nur wenn er nachweiſt, daß er nach ſeiner Geneſung ſein Schiff eher hätte wieder erreichen können, als die vertraglich für die Dauer des Heuerverhältniſſes beſtimmte Zeit abgelaufen wäre, kann er die Weiterzahlung der Bezüge für die Zeit verlangen, die das Heuerverhältnis fortgedauert hätte, wenn nicht vorzeitig gekündigt wäre. Jedoch muß er ſich darauf anrechnen laſſen, was er anderweitig verdient hat.[314])

Man kommt alſo zu folgendem Ergebnis über die Beendigung des Heuerverhältniſſes bei Erkrankung:

Solange der erkrankte Schiffsmann nicht das Schiff verläßt, bleibt das Heuerverhältnis beſtehen. Geht er jedoch wegen ſeiner Krankheit endgültig von Bord, ſo erliſcht es von ſelbſt infolge Unmöglichkeit der Dienſtleiſtung, wenn der auf Reiſe oder auf beſtimmte Zeit geheuerte Schiffsmann ſein Schiff nicht eher erreichen kann, als die vertraglich beſtimmte Zeit abgelaufen oder die Reiſe beendet iſt, oder wenn der auf unbeſtimmte Zeit angenommene Schiffsmann infolge der Krankheit für Lebzeit zu d e n Schiffsdienſten untauglich wird, zu denen er ſich verpflichtet hatte. In den übrigen Fällen endet das Heuerverhältnis nicht von ſelbſt. Iſt der erkrankte Schiffsmann abgemuſtert, ſo iſt es durch die darin liegende ſtillſchweigende Vereinbarung der Parteien beendet worden. Andernfalls iſt der Reeder berechtigt, den Schiffsmann vorzeitig zu kündigen, ohne daß dieſem die Anſprüche des § 72 zuſtehen. Es empfiehlt ſich, daß der Reeder den erkrankten Schiffsmann in jedem Fall bei Vonbordgehen vorzeitig kündigt, wenn er ihn nach ſeiner Geneſung nicht wieder einſtellen will. Denn es wird meiſt nicht klar zu ſehen ſein, ob die Dienſtleiſtung dauernd unmöglich geworden und daher das Heuerverhältnis von ſelbſt erloſchen iſt. Kündigt der Reeder aber auf jeden Fall, ſo iſt er davor geſchützt, daß das Heuerverhältnis fortbeſteht und ſeine Fürſorgepflicht ſich noch auf ſpäter entſtehende Krankheiten erſtreckt. Die Kündigung bringt andererſeits keinerlei Riſiko für den Reeder mit ſich. Iſt das Heuerverhältnis bereits infolge Leiſtungsunmöglichkeit erloſchen, ſo iſt ſie unwirkſam; beſteht es aber noch, ſo ſchützt er ſich durch die Kündigung vor weiteren Anſprüchen des Schiffsmanns.

312) Vgl. oben § 10 Ende, beſonders Anm. 224, 225, 226.
313) Vgl. oben § 13.
314) Vgl. oben § 10.

§ 14.

2. Fürsorgeansprüche des Schiffsmanns.

Bei Erkrankung ſtehen dem Schiffsmann eine Reihe beſonderer Anſprüche (Fürſorgeanſprüche) zu. Dieſe entſtehen zwar nicht auf Grund der wegen der Erkrankung erfolgten Beendigung des Heuerverhältniſſes, ſondern mit Eintritt der Erkrankung oder Zurücklaſſung des kranken Schiffsmanns in einem fremden Hafen. Da ſie aber bei Erlöſchen des Heuerverhältniſſes unabhängig als ſelbſtändige Anſprüche[315]) fortbeſtehen, müſſen ſie auch hier einer näheren Betrachtung unterzogen werden. Die Fürſorgeanſprüche entſpringen der Fürſorgepflicht des Reeders, d. h. der Pflicht, für Geſundheit und Wohlergehen der Schiffsleute Sorge zu tragen. Dieſe bildet das Aequivalent für die Verpflichtung der Schiffsleute, in jeder Lage jeden erforderlichen Dienſt zu leiſten ſelbſt bei Gefahr für Leib und Leben.[316]) Die Fürſorgepflicht beginnt mit der Anmuſterung; auch wenn der Schiffsmann ſich bis zum Dienſtantritt noch in einem anderen Dienſt befindet[317]); ſie entſteht aber ſchon mit dem Dienſtantritt, wenn dieſer der Anmuſterung vorausgeht.[318]) Sie endet mit Beendigung des Heuerverhältniſſes.[319])

Der wichtigſte Fürſorgeanſpruch des Schiffsmanns iſt der Anſpruch auf Verpflegung und Heilbehandlung. Soweit dieſer die Verpflegung des Schiffsmanns betrifft, iſt er nicht identiſch mit dem Anſpruch auf Koſt, der dem Schiffsmann im Regelfall zuſteht.[320]) Denn mit Recht führt Pappenheim aus, die Verſchiedenartigkeit der beiden Anſprüche ergäbe ſich ſchon daraus, daß in manchen Fällen der Schiffsmann zwar keine Koſt, wohl aber Verpflegung verlangen könne. Der Verpflegungsanſpruch ſei außerdem unabänderlich, während der Anſpruch auf Koſt durch eine Geldleiſtung, dem ſogenannten Verpflegungsgeld abgegolten werden könne.[321]) Für dieſe Anſicht ſpricht ferner noch, daß beide Anſprüche verſchiedenen Rechtsgründen entſtammen. Der Koſtanſpruch iſt Vergütung für die Dienſtleiſtung des Schiffsmanns, der Verpflegungsanſpruch iſt Ausfluß der Fürſorgepflicht des Reeders, die ohne Beziehung zur Dienſtleiſtung des Schiffsmanns im Regelfall zum Ausgleich für die Gefährlichkeit des Schiffsgewerbes dient. Dies iſt auch die Abſicht des Geſetzentwurfs geweſen.[322]) Es iſt von praktiſch ſehr großer Bedeutung, daß der Koſt-

315) Vgl. oben § 2.
316) Prot. S. 2012, vgl. §§ 34 Abſ. 1 u. 2 41 Abſ. 1 S.O.
317) § 59 Abſ. 1; Loewe § 59 Anm. 2; Dietze S. 33.
318) § 59 Abſ. 1; Dietze S. 33.
319) Pappenheim S. 530; v. Joincquières im Reichstag, Sten.-Ber. S. 2418 in 10. Leg lat.Per. 2. Seſſ.
320) So: Pappenheim S. 535 ff.; Dietze S. 42; A.M.: Lotmar I. S. 669, 671; LG. Bremen in HGZ. 1911 Hbl. Nr. 29. Hierzu vgl.: Prot. S. 3867.
321) Pappenheim S. 535/536; vgl. auch Dietze S. 42.
322) v. Joncquières als Regierungsvertreter im Reichstag in Sten.Ber. 10. Leg.-lat.-Per. 2. Seſſ. 4816.

anſpruch nicht mit dem Verpflegungsanſpruch identiſch iſt. Denn ſonſt würde ſich der Inhalt des Verpflegungsanſpruchs nach den für die Beköſtigung gegebenen Vorſchriften (§§ 54/56 S.O.) richten; das hätte zur Folge, daß der erkrankte Schiffsmann nur die durch die Speiſerolle beſtimmte Geſundenkoſt, nicht aber eine ſeiner Krankheit entſprechende Verpflegung verlangen könnte.

Der Anſpruch auf Verpflegung und Heilbehandlung entſteht, wenn während der Dauer der Fürſorgepflicht des Reeders der Schiffsmann der Heilbehandlung bedarf oder arbeitsunfähig wird (§ 59 Abſ. 1). Es hat auf die Entſtehung dieſes Anſpruchs keinen Einfluß, daß der Schiffsmann ſich ſchon vor Beginn der Fürſorgepflicht infiziert hat, wenn ſeine Heilbedürftigkeit erſt nachher eingetreten iſt.[323]) Ausnahmsweiſe ſchließt § 59 Abſ. 1 Satz 2 den Anſpruch für den Fall aus, daß der Schiffsmann im Ausland in Dienſt getreten oder angemuſtert iſt und wegen einer Erkrankung die Reiſe nicht angetreten hat, wenn die Krankheit ſchon bei Beginn des Heuerverhältniſſes beſtanden hat.

Es iſt aber fraglich, ob der Schiffsmann noch Verpflegung und Heilbehandlung verlangen kann, wenn die Krankheit ſchon vor Ende der Fürſorgepflicht entſtanden, die Heilbedürftigkeit aber erſt hinterher eingetreten iſt. Dietze[324]) will auch in dieſem Fall den Anſpruch entſtehen laſſen. M. E. ergibt die Entſtehungsgeſchichte gerade das Gegenteil. Denn nach der alten Faſſung der S.O. von 1902 war die Entſtehung des Anſpruchs von der Erkrankung ſchlechthin abhängig gemacht worden. In der Rechtſprechung hatten ſich nun in Bezug auf die Frage, wann bei der Beendigung des Heuerverhältniſſes der Anſpruch noch zur Entſtehung gelangen kann, verſchiedene Meinungen ausgebildet; nach einer Anſicht ſollte es lediglich darauf ankommen, daß der Zeitraum, den das Heuerverhältnis dauerte, die Entſtehung der Krankheit einſchloß[325]), nach einer anderen[326]) den Ausbruch der Krankheit und nach einer dritten[327]) den Eintritt der Heilbedürftigkeit. Das Geſetz von 1927 hat nun die Entſtehung des Anſpruchs von dem Eintritt der Heilbedürftigkeit abhängig gemacht und damit jene Streitfrage im Sinn der dritten Meinung entſchieden, d. h. daß ein Anſpruch auf Verpflegung und Heilbehandlung nur entſtehen könne, wenn die Heilbedürftigkeit noch während der Dauer der Fürſorgepflicht des Reeders, alſo des Heuerverhältniſſes eingetreten ſei. Für dieſe Anſicht ſpricht auch, daß bei den Verhandlungen die S.O. von 1902 im Reichstag ein Antrag abgelehnt iſt, die Krankenfürſorge auch auf alle Krankheiten auszudehnen, die drei Wochen nach der

323) Dietze S. 36.
324) Dietze S. 35/36.
325) LG. Hamburg ZK. 6 v. 3. VI. 1898 in Hanſa 1900 S. 41.
326) AG. Hamburg ZA. XI. v. 3. XII. 1897 und ZA. VI. ſowie LG. burg ZK. II. in Hanſa 1906 S. 41.
327) AG. Hamburg in Hanſa 1906 S. 97.

Abmuſterung zu Tage träten, alſo wahrſcheinlich noch während des Heuerverhältniſſes entſtanden ſeien.[328])

Der Anſpruch auf Krankenfürſorge dauert über die Beendigung des Heuerverhältniſſes hinaus bis zu den durch § 59 Abſ. 7-10 beſtimmten Zeitpunkten. Seine Dauer iſt im Gegenſatz zu dem früheren Rechtszuſtand durch das Geſetz von 1927 ſtark beſchränkt worden, da dies Geſetz den Schiffsmann grundſätzlich der Fürſorge der Krankenkaſſen unterſtellt hat, dieſe aber zu Gunſten der Reederfürſorge nur inſoweit ſuſpendiert iſt, als der Schiffsmann ſchlecht von ihr erfaßt werden kann.[329]) Der Schiffsmann hat Anſpruch auf Krankenfürſorge gegen den Reeder, ſolange er ſich an Bord oder auf einer durch den Dienſt veranlaßten Reiſe befindet (§ 59 Abſ. 3 Satz 1). Zu der Dauer des Aufenthalts an Bord iſt auch die Zeit zu rechnen, die ein Schiffsmann, der ſonſt ſtändig ſich auf dem Schiff befindet, kurzfriſtig abweſend iſt, z. B. bei tariflichem Urlaub[330]). Liegt das Schiff in einem inländiſchen Hafen, ſo kann der Schiffsmann zwiſchen der Krankenfürſorge des Reeders und der der Krankenkaſſe wählen. Der Reeder kann ihn in dieſem Fall jedoch der Krankenkaſſe zuweiſen, wenn er keinen Schiffs- oder Vertragsarzt hat oder wenn das Verhalten des Schiffsmanns oder die Art der Krankheit deſſen weiteres Verbleiben an Bord nicht zuläßt oder die Heilung gefährdet (§ 59 Abſ. 3 Satz 2). Der Anſpruch auf Krankenfürſorge endet ſtets dann, wenn der Schiffsmann im Inland das Schiff verläßt. Beſteht jedoch die Gefahr, daß die Krankenkaſſe nicht ſofort für den Schiffsmann ſorgen kann und dieſer infolgedeſſen ſonſt in Not geraten würde, ſo muß der Reeder die Krankenfürſorge fortſetzen, bis ihm die Krankenkaſſe anzeigt, daß ſie die Leiſtungen übernimmt (§ 59 Abſ. 7). DieſeVerpflichtung des Reeders, die Leiſtungen fortzuſetzen, ergibt ſich nicht aus ſeiner Fürſorgepflicht. Er handelt in dieſem Fall vielmehr nur als Beauftragter der Krankenkaſſe[331]) und kann von dieſer die Leiſtungen zurückerſtattet verlangen, die er nachVonbordgehen des erkrankten Schiffsmanns erbringt.[331]) Verläßt der kranke Schiffsmann dagegen im Ausland das Schiff, ſo bleibt ſein Anſpruch auf Krankenfürſorge gegen den Reeder beſtehen und endet erſt mit Ablauf der 26. Woche ſeit Vonbordgehen. Er erliſcht jedoch, wenn der Schiffsmann vorher nach Deutſchland zurückbefördert wird oder in ein neues Arbeitsverhältnis eintritt.[332]) Ausnahmsweiſe endet der Anſpruch auf Krankenfürſorge gegen den Reeder auch bei Vonbordgehen im Inland erſt nach Ablauf von 26 Wochen, wenn nämlich der Schiffsmann nicht bei der Seekrankenkaſſe gegen Krankheit verſichert iſt

328) Sten.Ber. 11. Leg.lat Per. 2. Seſſ. S. 2418 ff.; vor allem S. 2423 und Anlagenband 3 Aktenſtück Nr. 364.
329) Mot. 1927 S. 9; Dietze S. 84; Müller in Hanſa 1927 S. 1893.
330) Mot. 1927 S. 15 zu Abſ 1.
331) Dietze S. 79; Krohn-Zſchimmer, Handkommentar zur RVO., § 487 Anm. 1; Mot. 1927 S. 13.
332) Schaps S. 196 Anm. 6; LG. Bremen HGZ. 1911. HBl. Nr. 29.

(§ 59 Abſ. 9). Eine weitere Sondervorſchrift gilt, wenn die Erkrankung auf einem Betriebsunfall beruht. Grundſätzlich hat hier die Krankenfürſorge des Reeders dieſelbe Dauer wie im Regelfalle; ſie endet jedoch früher, wenn und ſobald die Berufsgenoſſenſchaft dem Reeder anzeigt, daß ſie Leiſtungen übernommen hat.[333])

Der Anſpruch des Schiffsmanns gegen den Reeder auf Krankenfürſorge geht auf Erſatz der Koſten für die Verpflegung und Heilbehandlung (§ 59 Abſ. 1); er hat alſo nicht eine Naturalleiſtung, ſondern einen Koſtenerſatz zum Inhalt.[334]) Daher kann der Schiffsmann verlangen, daß der Reeder ihm während der Dauer der Krankenfürſorge alle angemeſſenen Koſten der Fürſorge erſtattet, auch wenn dieſe ihm von Dritten gewährt wird.

Dieſe Regel erleidet jedoch eine wichtige Ausnahme. Denn der Schiffsmann darf eine ihm vom Reeder in natura angebotene Heil- oder Krankenhausbehandlung nicht ohne beſonderen Grund ablehnen, der Reeder kann ſich alſo von ſeiner Koſtenerſatzpflicht unter gewiſſen Umſtänden durch Angebot einer Krankenhausbehandlung befreien.[335]) Durch dieſe Befugnis wird, wie Dietze mit Recht ſagt[335]), der Krankenfürſorgeanſpruch aber nicht zur Wahlſchuld, ſondern es liegt lediglich eine Erſetzungsbefugnis des Reeders vor, d. h. die Heil- oder Krankenhausbehandlung iſt nicht in obligatione, ſondern nur in solutione. Dieſe Befugnis ſteht dem Reeder immer zu, es ſei denn, daß die angebotene Heilbehandlung ungenügend iſt und daher nicht als die geſchuldete Leiſtung angeſehen werden kann.[336]) Im beſonderen iſt der Reeder befugt, dem Schiffsmann im Ausland die Verpflegung und Heilbehandlung in einer Krankenanſtalt zu gewähren (§ 59 Abſ. 4). Er kann ihn jedoch nicht ohne ſeine Zuſtimmung in eine Krankenanſtalt überführen, wenn ſich an dem Ort, wo der Schiffsmann von Bord gegangen iſt oder wo die Krankenanſtalt ihren Sitz hat, ein eigener Haushalt oder Verwandte des Schiffsmanns befinden, mit denen er in häuslicher Gemeinſchaft lebt. Dieſer Zuſtimmung bedarf es aber nicht, falls die Krankheit anſteckend iſt oder fortgeſetzter Beobachtung oder einer Pflege bedarf, die in einem Privathaushalt nicht gewährt werden kann, oder wenn der Schiffsmann ſchon mehrfach der Krankenordnung bezw. den Anordnungen des Arztes zuwider gehandelt hat.[337])

In der Praxis wird die Krankenfürſorge meiſt an Bord gewährt werden können. Nur wenn die Krankheit oder die Verhältniſſe an Bord der Heilung abträglich ſind, muß der Schiffsmann an Land gebracht werden. Es empfiehlt ſich dann, den Schiffsmann in ein Krankenhaus zu legen, da der Schiffsmann ſich dort unter dauernder ärztlicher Beobachtung befindet und dadurch eine raſchere Heilung

333) § 59 Abſ. 10; vgl. auch Pappenheim S. 532.
334) Schaps S. 192 Anm. 6; Dietze S. 42; HOLG. in HGZ. 1911 Bl. Nr. 161.
335) Dietze S. 44. § 59 Abſ. 6 S.O.
336) LG. Hamburg vom 13. III 1931 Aktz. Z. I. 958/29.
337) § 59 Abſ. 4 S.O. in Verbindung mit § 184 Abſ. 3 RVO.

als bei ambulanter Behandlung gewährleiſtet wird[337a]); nach § 59 Abſ. 4 Satz 3 ſoll der Reeder ſogar dem Schiffsmann Krankenhauspflege gewähren, wenn die Krankheit anſteckend iſt oder fortgeſetzte Beobachtung oder eine Pflege erfordert, die in einem Privathaushalt nicht gewährt werden kann.[338])

Der Schiffsmann geht, wie ſchon erwähnt, ſeines Anſpruchs auf Krankenfürſorge verluſtig, ſolange er ſich weigert, die ihm angebotene Heilbehandlung anzunehmen. Nach der alten Faſſung des S.O. von 1902 hatte die Weigerung gänzlichen Verluſt des Anſpruchs zur Folge; das Geſetz von 1927 hat die Verwirkung aber auf die Zeit beſchränkt, während der der Schiffsmann die Behandlung verweigert. Als Verweigerung der Heilbehandlung iſt es auf jeden Fall anzuſehen, wenn der Schiffsmann es ausdrücklich ablehnt, ſich einer ihm vom Reeder angebotenen Behandlung zu unterziehen. Eine Verweigerung liegt aber auch dann vor, wenn der Schiffsmann einzelnen Anordnungen des Arztes oder des Kapitäns (falls kein Arzt an Bord iſt) zuwiderhandelt oder ein Verhalten beobachtet, das der Heilung abträglich iſt.[339]) Denn in dieſem Fall verweigert er die Behandlung zwar nicht völlig, er weigert ſich aber, die Pflege ſo auf ſich wirken zu laſſen, wie es zur raſchen Heilung nötig iſt, und die ſeinerſeits dazu erforderlichen Handlungen vorzunehmen. Ein ſolches Verhalten muß aber rechtlich genau ſo behandelt werden, wie eine völlige Weigerung, da es eine planmäßige Behandlung unmöglich macht.[339]). Die Motive haben auch dieſen Standpunkt vertreten, da er unter der Verweigerung der Heilbehandlung jede bedeutungsvollere Weigerung des Schiffsmanns verſtanden wiſſen wollte.[339a]) Die Verwirkung ſetzt jedoch voraus, daß die Heilbehandlung dem Schiffsmann angeboten iſt. Denn ſie tritt nach § 59 Abſ. 6 erſt ein, wenn der Schiffsmann die angebotene Heilbehandlung verweigert. Ausnahmsweiſe wird es dieſes Angebotes nicht bedürfen, wenn der Schiffsmann ſeine Heilbedürftigkeit in der Abſicht verſchweigt, ſich einer eventuellen Behandlung zu entziehen.[339]) Denn dadurch macht er es dem Reeder abſichtlich unmöglich, ihm eine angemeſſene Heilbehandlung anzubieten[340]) und verletzt ſomit vorſätzlich deſſen Erſetzungsbefugnis. Er iſt daher zum Schadenserſatz verpflichtet, d. h. er muß ſich gefallen laſſen, daß die Rechtslage hergeſtellt wird, die beſtanden hätte, wenn er ſeine Krankheit nicht verſchwiegen hätte. Da in dieſem Falle der Reeder aber von ſeiner Erſetzungsbefugnis Gebrauch gemacht hätte, ſo gilt dem Schiffsmann gegenüber die Heilbehandlung als angeboten.

Der zweite Fürſorgeanſpruch des Schiffsmanns geht auf Fortzahlung eines Drittels ſeiner Heuer für die Zeit, während der er

337a) Zum Ausdruck vgl. P. Ehlers S. 126.
338) § 59 Abſ. 4 Satz 3 in Verbindung mit § 184 Abſ. 3 Ziff. 1, 2, 4 RVO.
339) Dietze S. 55; HOLG. in HGZ. 1911 Bl. Nr. 125.
339a) Mot. 1927 S. 16.
340) HOLG. in HGZ. 1911 Bl. Nr. 161.

arbeitsunfähig iſt oder ſich in einer Krankenanſtalt befindet, wenn er das Schiff verlaſſen hat und Angehörige beſitzt, die er bisher ganz oder überwiegend aus ſeinem Arbeitsverdienſt erhalten hat (§ 61 Abſ. 2). Es handelt ſich hierbei nicht um Heuer im ſtrengen Sinn des Wortes, denn es wird nicht als Entgelt für eine Dienſtleiſtung des Schiffsmanns, ſondern als Unterſtützung für ſeine Angehörigen gezahlt.[341]) Die Drittelheuer iſt an Stelle des Hausgeldes gerückt, das in andern Fällen von der Krankenkaſſe an die Angehörigen gezahlt wird.[342]) Da nun die Fürſorgepflicht der Krankenkaſſe nur inſoweit ruht, als die Leiſtungen im Ausland zu bewirken wären[342]), die Unterſtützung an die Angehörigen aber direkt an dieſe im Inland ausgezahlt werden können, ſo erſtreckt ſich die Fürſorgepflicht der Kaſſe auch auf die an die Angehörigen zu zahlende Unterſtützung. Soweit die Hausgeldſätze der Seekrankenkaſſe die Drittelheuer überſteigen, hat die Kaſſe den überſchießenden Betrag an den Schiffsmann zu zahlen. Im übrigen hat ſie dem Reeder die Drittelheuer zu erſtatten, die dieſer gewiſſermaßen nur in ihrem Auftrag dem Schiffsmann gezahlt hat.[343])

Der Anſpruch auf die Drittelheuer ſetzt voraus, daß der Schiffsmann den Lebensunterhalt ſeiner Angehörigen mindeſtens überwiegend aus ſeinem Arbeitsverdienſt beſtritten hat, aber nicht, daß der Schiffsmann zur Unterſtützung rechtlich verpflichtet war.[344]) Unter Arbeitsverdienſt iſt nicht nur die Heuer, ſondern auch die ſonſtigen Bezüge des Schiffsmanns nach § 81 S.O. (z. B. Gewinnanteile) zu verſtehen.[345]) Ueberwiegend bedeutet mehr als die Hälfte.[346]) Mit dem Ausdruck Angehörigen meint § 61 nicht den vom StGB. geſchaffenen Begriff, ſondern den, den der Sprachſinn mit dieſem Wort verbindet.[347]) Denn dieſer Ausdruck kann nur nach dem Sprachſinn ausgelegt werden, da die S.O. in erſter Linie den Schiffsleuten, alſo Laien zu dienen beſtimmt iſt und § 61 nicht ausdrücklich auf das StGB. Bezug nimmt.[347])

Außerdem hat der Schiffsmann Anſpruch auf eine angemeſſene Entſchädigung, wenn er ſich ſeine Erkrankung bei der Verteidigung des Schiffes zugezogen hat.[348])

Der dritte Fürſorgeanſpruch des Schiffsmanns iſt der Anſpruch auf Rückbeförderung. Es handelt ſich auch in § 60 Abſ. 1 nur um einen beſonderen Fall des allgemeinen Rückbeförderungsanſpruchs. Von dieſem weicht er nur inſofern ab, als er dem Schiffsmann nicht

341) AG. Hamburg in Hanſa 1906 S. 97; Abweichend Hanſa 1906 S. 296.
342) Mot. 1927 S. 16 zu § 61; vgl. auch S. 13 zu § 487 RVO.
343) §§ 482, 205a, RVO.; Hoffmann-Lehmann, RVO. § 205 Anm. 2; Stier-Somlo RVO. § 205 Anm. 4.
344) Haerle S. 74/75; Loewe § 61 Anm. 1.
345) Dietze S. 46; vgl. Pappenheim § 542.
346) Haerle S. 74/75; Loewe § 61 Anm 1; Eichholz S. 131.
347) Dietze S. 49; Loewe § 61 Anm. 1; Purlitz Anm. zu §§ 61 und 46.
348) Aehnlich dem Entſchädigungsanſpruch beim Tod des Schiffsmanns. Vgl. Näheres bei den eingehenden Angaben darüber oben § 6.

den Fortbezug der Heuer für die Dauer der Rückreiſe zubilligt. Das hat den Grund, daß die Rücklaſſung des Schiffsmanns in dieſem Fall wegen Krankheit, alſo einem in der Perſon des Schiffsmanns liegenden Umſtands erfolgt und der Reeder daher auch nicht zum Erſatz des Verdienſtausfalls während der Rückreiſe verpflichtet werden konnte.[349])

Der Reeder darf den Schiffsmann grundſätzlich erſt nach deſſen Geneſung zurückbefördern.[350]) Nur unter gewiſſen Umſtänden kann er ihn während der Krankheit in einen deutſchen Hafen überführen.[350a]) Die Ueberführung ſetzt die Einwilligung des Schiffsmanns ſelbſt wie auch die des behandelnden Arztes voraus. Es genügt jedoch, wenn an Stelle des behandelnden Arztes das Seemannsamt zuſtimmt.[351]) Kann der Schiffsmann ſeine Zuſtimmung nicht geben oder verweigert er ſie ohne berechtigten Grund, ſo kann ſie durch das Seemannsamt nach Anhörung eines Arztes erſetzt werden. Es beſteht keinerlei Grund zu der von Haerle[352]) gemachten Annahme, daß der anzuhörende Arzt der behandelnde ſein müſſe.[351]) Denn ſonſt hätte § 59 Abſ. 5 ebenſo wie im erſten Satz auch im zweiten das Wort „behandelnden" gebraucht oder wenigſtens ſtatt von e i n e m Arzt von d e m Arzt geſprochen, um auf den im erſten Satz erwähnten behandelnden Arzt Bezug zu nehmen.

Die Ueberführung hat in einer der Krankheit des Schiffsmanns entſprechenden Weiſe zu geſchehen.[353]) Durch die Ueberführung genügt der Reeder ſeiner Rückbeförderungspflicht, wenn der Schiffsmann in den Rückbeförderungshafen überführt wird. Sonſt bleibt dem Schiffsmann noch ein Anſpruch auf Beförderung von dem deutſchen Hafen, wohin er als Kranker überführt iſt, nach dem Rückbeförderungshafen.[354]) Der Schiffsmann hat keinen Anſpruch auf Ueberführung[355]), da er auf Grund ſeines Rückbeförderungsanſpruchs nur verlangen kann, als Geſunder befördert zu werden. Denn die Art der Rückbeförderung richtet ſich auch bei der Erkrankung nach den allgemeinen Vorſchriften.[356]) Da nun der Reeder zur Ueberführung berechtigt iſt, der Schiffsmann ſie aber nicht fordern kann, ſo liegt auch hier eine Erſetzungsbefugnis des Reeders vor.

---

349) Vgl. hierzu Prot. S. 1999.

350) Das ergibt ſich durch Umkehrſchluß aus der Vorſchrift des § 59 Abſ. 5, daß der Reeder den Schiffsmann nur unter beſonderen Umſtänden während der Krankheit zurückſchaffen darf. Vgl. außerdem Bezugnahme auf § 79 SO. in § 59 Abſ. 5, vgl. hierzu Ausführungen über § 79 unten § 17; vgl. auch Mot. 1927 S. 16.

351) Dietze S. 45; Löwe § 59 Anm. 4.

350a) Mot. 1927 S. 16.

352) Haerle S. 72.

353) Dietze S. 45; Loewe § 59 Anm 4.

354) Haerle S. 72 Dietze S. 46; vgl. Pappenheim S. 542.

355) Haerle S. 72.

356) Vgl. Bezugnahme auf § 78 S.O. in § 60 Abſ. 1 S.O.

Dieſe drei Fürſorgeanſprüche ſtehen dem Schiffsmann grundſätzlich auch dann zu, wenn er ſeine Erkrankung verſchuldet hat.[357]) Sie ſind jedoch ausnahmsweiſe ausgeſchloſſen, falls der Schiffsmann ſich die Krankheit durch eine ſtrafbare Handlung zugezogen oder den Dienſt ohne einen ihn nach § 74 dazu berechtigenden Grund verlaſſen hat (§ 62 Abſ. 1). Als ſtrafbare Handlung iſt jede Tat anzuſehen, die durch ein Strafgeſetz des Reiches, eines Landes oder eines ausländiſchen Staats, falls dieſes nach § 4 STGB. in Deutſchland anwendbar iſt, mit Strafe bedroht wird.[358]) Hierzu ſind daher auch die Uebertretungen und Delikte der S.O. (vor allem Trunkenheit im Dienſt) zu rechnen.[359]) Mit Recht meint Loewe[360]), daß die Krankheit nicht unmittelbare Folge des Delikts zu ſein braucht. Es genügt, wenn die ſtrafbare Handlung eine Bedingung der Erkrankung war, die aus der Kauſalreihe nicht weggedacht werden kann, d. h. daß die Krankheit nicht eingetreten wäre, wenn der Schiffsmann das Delikt nicht begangen hätte. Als typiſches Beiſpiel hierfür nennt Loewe den Fall, daß ein Schiffsmann das Schiff ohne Erlaubnis verläßt und damit ſich auch nach § 96 Ziff. 4 AO. ſtrafbar macht, während ſeines Aufenthalts an Land aber ohne ſein Verſchulden in eine Schlägerei gerät und verwundet wird.

Es iſt auch nicht notwendig, daß der Schiffsmann das Strafgeſetz ſchuldhaft verletzt hat. Denn die Handlung braucht nur den objektiven Tatbeſtand der Strafbeſtimmung zu erfüllen, d. h. ſie muß als Tat mit Strafe bedroht ſein; es iſt nicht nötig, daß im Einzelfall eine Beſtrafung auch aus ſubjektiven Gründen eintreten kann.[361])

Unberechtigte Dienſtaufgabe liegt vor, wenn der Schiffsmann das Schiff für längere Zeit verläßt, ohne daß er zur vorzeitigen Kündigung berechtigt iſt. Es iſt zu eng, wenn Dietze[362]) verlangt, daß der Schiffsmann das Schiff in der Abſicht verläßt, ſich dadurch der Dienſtverpflichtung zu entziehen. Das Verlaſſen des Dienſtes iſt vielmehr ein objektiver Tatumſtand, der nicht von der Abſicht abhängig iſt, die der Schiffsmann damit verbindet. Denn § 62 ſoll den Reeder davor bewahren, für einen Schiffsmann Fürſorge leiſten zu müſſen, der nach der Entweichung ſich eine Erkrankung zugezogen hat, ohne daß der Reeder in der Lage war, dagegen Vorbeugungsmaßnahmen zu treffen.[363]) Auch iſt es nicht nötig, daß das Verlaſſen im Einzelfall ſtrafbar iſt. Der Schiffsmann erwirbt aber die Fürſorgeanſprüche, wenn er bei Verlaſſen des Dienſtes zur vorzeitigen Kündigung berechtigt war. § 62 beſchränkt nun dieſe Ausnahme auf die Fälle des § 74 S.O. Man wird ſie aber unbedenklich auch auf den Kündi-

357) Pappenheim S. 530; Dietze S. 41.
358) Haerle S. 68; Loewe § 62 Anm. 2a; Dietze S. 38.
359) Pappenheim S. 530; v Hippel § 62 Anm. 1; Schaps S. 195 Anm. 7; Perels § 62 Anm. 3; Brodmann S. 523 Anm. 1 zu § 62.
360) Loewe § 62 Anm. 2a.
361) Haerle S. 68; Dietze S. 37 Anm. 12.
362) Dietze S 37; ebenſo auch Haerle S. 68.
363) Komm.Ber. 1902 zu § 57.

gungsgrund des § 58 Abſ. 2 ausdehnen können, da er den andern Gründen völlig gleichſteht und § 62 wahrſcheinlich nur vergeſſen hat, ihn aufzuführen.[364]) Nach dem Wortlaut des § 62 iſt es zweifelhaft, ob der Schiffsmann die Fürſorgeanſprüche nur dann nicht erwirbt, wenn er vor Eintritt der Heilbedürftigkeit den Dienſt verläßt, oder auch dann, wenn er nach dieſem Zeitpunkt entweicht. Es ſcheint ſo, daß der Geſetzgeber beide Fälle mit der Vorſchrift des § 62 hat treffen wollen. Denn die Begründung des Entwurfs[365]) führt als Beiſpiel für § 62 den Fall an, daß der Schiffsmann im Dienſt erkranke, darauf deſertiere, ohne ſich in Heilbehandlung begeben zu haben, und an Land nach einiger Zeit wegen Vorſchreitens der Erkrankung in Behandlung genommen werden müſſe. Aus dem Zuſammenhang, in dem ſich § 62 befindet, ergibt ſich aber, daß § 62 nur für den Fall gilt, daß der Schiffsmann vor Eintritt der Heilbedürftigkeit den Dienſt verläßt. Ein nachträgliches Entweichen vermag die Entſtehung der Fürſorgeanſprüche nicht mehr zu hindern, da dieſe bereits vor Eintritt der Heilbedürftigkeit entſtanden ſind; § 62 hat jedoch nur die Fälle, in denen die Anſprüche garnicht erſt zur Entſtehung gelangen, nicht aber diejenigen regeln wollen, in denen der Schiffsmann bereits entſtandener Anſprüche wieder verluſtig geht.[366]) Daher iſt der Reeder grundſätzlich zur Fürſorge verpflichtet, wenn ein Schiffsmann entweicht, nachdem er heilbedürftig geworden iſt. Das Entweichen iſt jedoch als Verweigerung der Heilbehandlung anzuſehen, wenn ihm vorher ſchon eine Heilbehandlung angeboten iſt oder er eine Krankheit abſichtlich verheimlicht hat. In dieſem Fall hat er ſeinen Anſpruch auf Verpflegung und Heilbehandlung bis zu dem Zeitpunkt verwirkt, an dem er ſich auf dem Schiff oder bei der Reederei zurückmeldet und zur Annahme der angebotenen Heilbehandlung bereit erklärt. Die Zahlung der Drittelheuer kann der Schiffsmann hingegen ſtets auch für die Zeit nach der Entweichung verlangen, ſolange er arbeitsunfähig iſt.[368]) Dieſe Regelung bringt aber keinen Nachteil für den Reeder mit ſich, denn die Drittelheuer wird ihm von der Seekrankenkaſſe zurückerſtattet. Ein Rückbeförderungsanſpruch ſteht dem Schiffsmann bei Entweichen aber nicht zu, da die Rücklaſſung in dem Fall nicht durch die Erkrankung, ſondern durch die eigenmächtige Vonbordgehen verurſacht worden iſt.[3689])

Hat der erkrankte Schiffsmann auf Grund des § 62 keinen Anſpruch auf Krankenfürſorge, ſo darf er nach allgemeiner Anſchauung doch nicht ohne Pflege und Unterhalt gelaſſen werden, ſolange er ſich an Bord befindet.[370]) Jedoch beruht dieſe Verpflichtung nicht, wie

364) Haerle S. 68.
365) Mot. 1902 zu § 57; vgl. Komm.Ber. 1902 zu § 57.
366) Dietze S. 40; Hanſa 1900 S. 39.
368) § 61 Abſ. 2.
369) Vgl. Ausführungen in § 13.
370) Haerle S. 68; Pappenheim S. 531; Dietze S. 41.

Pappenheim und Dietze[371]) irrtümlicherweiſe annehmen, auf einer allgemeinen Pflicht zur Menſchenhilfe, denn eine ſolche Pflicht iſt dem deutſchen Recht unbekannt.[372]) Der Anſpruch des Schiffsmanns richtet ſich auch nicht gegen den Reeder, ſondern gegen den Kapitän und ergibt ſich aus der öffentlichrechtlichen Fürſorgepflicht, die dem Staat gegenüber ſeinen Untertanen obliegt und die für die Zeit auf den Kapitän übergegangen iſt, während der dieſer wegen der Loslöſung des Schiffes vom Staatsgebiet die öffentliche Gewalt auf dem Schiff inne hat.[372a]) Der Reeder iſt aber verpflichtet, dem Kapitän die von dieſem für die Verpflegung und Heilbehandlung des Schiffsmanns aufgewandten Koſten zu erſetzen, da dieſe als Aufwendungen nach § 669 BGB. für die dem Kapitän vom Reeder übertragene Geſchäftsführung anzuſehen ſind. Der Kapitän bezw. der Reeder haben aber auch einen Erſtattungsanſpruch gegen den Schiffsmann.

Ebenſowenig darf ein kranker Schiffsmann, der keinen Fürſorgeanſpruch gegen den Reeder hat, im Ausland hilflos an Land zurückgelaſſen werden. Auch hier handelt es ſich nicht um eine allgemeine Pflicht des Reeders zur Menſchenhilfe, ſondern um eine beſondere öffentlichrechtliche Verpflichtung, die ihm durch § 83 S.O. auferlegt iſt. Hiernach iſt der Reeder grundſätzlich verpflichtet, für den Unterhalt des Schiffsmannes in den folgenden drei Monaten aufzukommen, außer wenn das Seemannsamt ihm geſtattet, den Schiffsmann zurückzulaſſen, ohne die für den Unterhalt erforderlichen Koſten ſicherzuſtellen.[373])

2. Bei Veräußerung des Schiffes. (§ 15.)

Die Veräußerung des Schiffes hat ähnlichen Einfluß auf den Beſtand des Heuerverhältniſſes wie die Erkrankung des Schiffsmanns. Das Heuerverhältnis erliſcht nicht von ſelbſt, wenn der Reeder das Schiff veräußert, für das der Schiffsmann angeheuert iſt.[374]) Wenn auch im alten Heuerrecht die Regel beſtand, daß die Veräußerung des Schiffs das Heuerverhältnis beende.[374a]), ſo beſteht heutzutage nicht mehr ein dahingehendes Gewohnheitsrecht, da dieſe Rechtsanſchauung im Laufe der Entwicklung aufgegeben iſt.[375]) Aber auch aus den

371) Haerle S. 68; Pappenheim S. 531.
372) Kohler in Jherings Jahrbuch Bd. 25. S. 8. („Die Menſchenhilfe").
372a) Weber, Die Schiffsgewalt des Kapitäns S. 32; Zorn Staatsrecht II. S. 856 ff. L. Perels in Goldſchmidts Zeitſchrift Bd. 57 S. 374/375.
373) Mot. 1872 zu § 72; Mot. 1902 zu § 78.
374) Loewe § 69 Anm. 1. Sp. 395/24; Pöhls S. 262.
374a) Konſulat der See Kap. 148; Pappenheim, Geſchichtl. Entw. S. 192.
375) Kaltenborn S. 202; Pöhls S. 262; Revidierte Hamb. SO. v. 1854 Art. 24; Pappenheim, Geſchichtl. Entw. S. 192. Ebenſo d. nord. und niederländ. Recht (Nord. Seegeſetz § 88 u. niederl. HGB. § 440 in Borchard). Auf dem alten Standpunkt ſind noch das engliſche Recht (vgl. Abbott S. 256 und Maclachlan S. 174/175) und einige romaniſche Rechte wie das italieniſche und das portugieſiſche Recht ſtehen geblieben (ital. HGB. Art. 541 u. port. HGB. Art. 533).

allgemein bürgerlichrechtlichen Grundſätzen folgt nicht, daß das Heuerverhältnis bei Veräußerung von ſelbſt erliſcht. Denn durch die Veräußerung des Schiffes wird es dem Schiffsmann unmöglich gemacht, das Schiff zu betreten. Da er aber verpflichtet iſt, auf gerade dieſem Schiffe ſeine Dienſte zu erbringen, d. h. ſeine Dienſtleiſtung dem Reeder nicht allgemein irgendwo, ſondern nur auf dieſem Schiffe anzubieten, ſo tritt durch die Veräußerung der Schiffes nicht Annahmeverzug des Reeders ein, ſondern dem Schiffsmann wird die ihm obliegende Leiſtung unmöglich. Die Unmöglichkeit beruht jedoch auf der Veräußerung, alſo einem vom Reeder zu vertretenden Umſtand. Daher behält der Schiffsmann ſeinen Heueranſpruch nach § 324 BGB. Infolgedeſſen kann auch das Heuerverhältnis nicht von ſelbſt erlöſchen.

Jedoch kann das Heuerverhältnis bei Veräußerung des Schiffes unter beſtimmten Umſtänden beendet werden. Das hängt vor allem davon ab, ob der Erwerber des Schiffes die Mannſchaft mit dem Schiff übernimmt oder nicht. Uebernimmt er ſie nicht, ſo bleibt zwar das Heuerverhältnis der Schiffsleute mit dem Veräußerer beſtehen, es wird aber für den Reeder zu einer unnötigen Belaſtung, da er die Heuer fortzahlen muß, ohne die Dienſte der Schiffsleute gebrauchen zu können. Um ſich aber von dieſer Laſt zu befreien, bleibt ihm nichts anderes übrig, als von ſeinem jederzeitigen Kündigungsrecht Gebrauch zu machen. Er muß jedoch in dieſem Fall die in § 72 beſtimmten Entſchädigungen zahlen.[377])

Uebernimmt der Erwerber die Mannſchaft, ſo ſetzt dieſe den Dienſt bei ihm fort. Es iſt jedoch nicht ohne weiteres klar, wie die Fortſetzung des Dienſtes rechtlich zu konſtruieren iſt. Die S.O. gibt hierüber keine beſondere Beſtimmung. Im allgemeinen Arbeitsrecht iſt dieſe Frage lebhaft umſtritten.

Die herrſchende Meinung[378]) vertritt den Standpunkt, daß das alte Dienſtverhältnis beſtehen bleibe und der neue Reeder in dasſelbe einträte. Da nun aber eine Rechtsnachfolge in das ganze Schuldverhältnis dem Dienſtrecht unbekannt ſei, ſo könne ſich der Eintritt nur auf die Weiſe vollziehen, daß der Veräußerer alle ſeine Rechte aus dem Dienſtverhältnis dem Erwerber abträte und dieſer deſſen Verpflichtung übernähme.[379]) Zur Uebernahme der Verpflichtungen ſei aber nach § 415 BGB. die Zuſtimmung des Arbeitnehmers nötig; dieſe könne jedoch als erteilt gelten, wenn die Arbeitnehmer in Kenntnis der Veräußerung die Arbeit in dem veräußerten Betrieb fortſetzen.[380])

---

377) Vgl. oben § 5 u. Anm. 208.
378) Staudinger § 613 Bem. III, 4; Hueck-Nipperdey S. 274 ff.; Oertmann, Arbeitsvertrag S. 120; Düringer-Hachenburg § 70 Anm. 3; Staub § 70 Anm. 27 und andere.
379) Planck-Strohal Vorbem. 2 vor §§ 348 ff.; Molitor-Hueck-Riezler S. 179.
380) Staudinger § 613 Bem. III, 4, b, B, Hueck Nipperdey S. 251.

Eine andere Anſicht[381]) hingegen hält eine Uebertragung des Dienſtanſpruchs des Arbeitgebers meiſt nicht für zuläſſig und daher den Eintritt des Erwerbers in das Dienſtverhältnis in der oben angegebenen Weiſe für meiſt undurchführbar. Sie konſtruiert deshalb die Fortſetzung des Dienſtes in folgender Weiſe: Sei die Zuſtimmung der Arbeitnehmer zu der Uebernahme der Arbeiter als erteilt anzuſehen, ſo hätten dieſe durch ſtillſchweigende Vereinbarung mit dem Veräußerer das alte Dienſtverhältnis beendet und ebenſo ſtillſchweigend mit dem Veräußerer einen neuen, gleichlautenden Heuervertrag geſchloſſen.[381])

Dieſe beiden Konſtruktionen ſind äußerſt kompliziert und weiſen auch ſonſt noch erhebliche Mängel auf. Vor allem wird es immer ſchwer feſtzuſtellen ſein, ob die erforderliche Zuſtimmung der Arbeitnehmer vorliegt. Nach der erſten Konſtruktion kann eine äußerſte Verwicklung der Rechtslage dadurch eintreten, daß die Abtretung der Rechte früher erfolgt, als die Uebernahme der Pflichten, da jene ſchon mit der Vereinbarung zwiſchen Veräußerer und Erwerber über die Uebernahme der Mannſchaft, dieſe aber erſt mit deren Zuſtimmung wirkſam ſind. Bei der zweiten Konſtruktion iſt notwendig, daß die Mannſchaft umgemuſtert wird, da eine Beendigung des Heuerverhältniſſes die Abmuſterung, der Neuabſchluß eines Heuervertrages die Anmuſterung erforderlich macht.[383]) Deshalb wäre es ſehr zu begrüßen, wenn ſich die Uebernahme der Mannſchaft noch auf andere Weiſe rechtlich konſtruieren ließe. Dem praktiſchen Bedürfnis würde es am meiſten entſprechen, wenn der Erwerber uno actu in das Dienſtverhältnis an Stelle des Veräußerers eintreten könnte, d. h. wenn die Rechtsnachfolge in das geſamte Rechtsverhältnis möglich wäre.[383a]) Das iſt jedoch im allgemeinen Dienſt- oder Arbeitsrecht nicht der Fall. Denn das deutſche Recht hat dies Rechtsinſtitut nicht allgemein anerkannt; das BGB. hat es ausnahmsweiſe nur im Mieterecht zugelaſſen. Anders verhält es ſich aber damit im Heuerrecht. Denn die S.O. hat durch die Beſtimmung des § 74 Abſ. 2 zu erkennen gegeben, daß ſie eine Rechtsnachfolge in das Heuerverhältnis geſtattet. § 74 Abſ. 2 ſchreibt nämlich vor, daß der Schiffsmann weder bei Wechſel des Kapitäns noch bei Wechſel des Reeders vorzeitig kündigen könne. Dadurch wird aber zum Ausdruck gebracht, daß das Heuerverhältnis ebenſo wie es durch den Wechſel des Kapitäns nicht in ſeinem Beſtand beeinflußt wird, auch fortläuft, wenn der neue Reeder die Mannſchaft übernimmt. Da aber eine Fortſetzung des Heuerverhältniſſes mit dem alten Reeder ſinnlos wäre, ſo kann man aus § 74 Abſ. 2 nur folgern, daß bei Reederwechſel der neue Reeder von ſelbſt, d. h. ohne beſondere Handlung der Parteien, wie Ab-

381) Kaskel S. 111; Meißinger in NZfAR, 1924 S. 524; Vanſelow in Schlichtungsweſen 1922 S. 95 ff.; und andere.
382) Vanſelow a. a. O. S. 95.
383) Sp. 220/26; 247/30.
383a) Planck, Vorbem. 2 vor §§ 348 ff.

tretung der Forderung oder Schuldübernahme in das fortlaufende Heuerverhältnis eintritt.[384]) Beſonders eindeutig ergibt ſich aus § 74 Abſ. 2, daß es einer Zuſtimmung des Schiffsmanns nicht bedarf, da ihm dieſe Vorſchrift ſogar das Recht abſpricht, bei Reederwechſel friſtlos zu kündigen. Daher erfolgt im Heuerrecht die Uebernahme der Mannſchaft auf die Weiſe, daß der neue Reeder durch Geſamtrechtsnachfolge in das Heuerverhältnis eintritt.

Nun fragt ſich noch, wie dieſe Rechtsnachfolge ſich im einzelnen vollzieht, vor allem, in welcher Weiſe der alte bezw. der neue Reeder für die Anſprüche des Schiffsmanns aus dem Heuerverhältnis haften. Schaps[385]) iſt der Anſicht, daß der alte Reeder ſowohl für die vor dem Wechſel als auch für die ſpäter entſtandenen Anſprüche unbeſchränkt hafte, daß den neuen Reeder hingegen überhaupt keine perſönliche Haftung träfe, ſondern nur eine dingliche, ſoweit nach § 774 Abſ. 1 HGB. ein Schiffsgläubigerrecht für die Anſprüche entſtanden ſei. Haerle[386]) und Wagner[387]) jedoch vertreten den Standpunkt, daß neben die unbeſchränkte Haftung des alten Reeders auch eine perſönliche Haftung des neuen für die nach dem Wechſel entſtandenen Anſprüche träte.

Beide Anſichten ſind aber nicht ohne weiteres zu billigen. Ihnen kann zwar inſofern gefolgt werden, als ſie nur den alten Reeder für die Anſprüche unbeſchränkt haften laſſen, die vor dem Wechſel zur Entſtehung gelangt ſind. Denn durch den Eintritt in das Heuerverhältnis übernimmt der neue Reeder die Pflicht zur Leiſtung der dem Schiffsmann zuſtehenden Bezüge nur für die Zukunft. Soweit ſich dieſe Pflicht in der Vergangenheit in Anſprüche verwandelt hat, berührt ſie ihn nicht mehr, da die bei Rechtsnachfolge in ein Dauerſchuldverhältnis bereits entſtandenen Anſprüche ſich nur gegen denjenigen richten, der zur Zeit ihrer Entſtehung leiſtungspflichtig war.[388]) Der neue Reeder haftet für dieſe alten Anſprüche nur, falls er ſie ausdrücklich übernommen hat oder falls ſie durch ein Schiffsgläubigerrecht geſichert ſind.[388a]) Das iſt aber lediglich dann der Fall, wenn der neue Reeder die Anſprüche kennt, aber trotzdem das Schiff eine neue Reiſe antreten läßt. Da in der Praxis faſt ſtets die neue Reiſe ſofort an die alte angeſchloſſen wird, ſo haftet der neue Reeder meiſt dann ſchon für die alten Anſprüche, wenn ſie ihm bekannt ſind.

Erhebliche Bedenken beſtehen aber gegen die genannten beiden Anſichten, ſoweit ſie ſich mit den nach dem Wechſel entſtandenen An-

384) Dieſen Standpunkt ſcheint auch Haerle S. 79 zu vertreten.
384a) Boyens (Das deutſche Seerecht S. 457) ſpricht davon, daß die Schiffsleute auch bei Wechſel des Reeders an das Schiff gebunden ſeien.
385) Schaps Bd. 1 4. Anm. zu § 487 HGB.
386) Haerle S. 79.
387) Wagner S. 259; ebenſo auch Appellationsgericht Marienwerder in Buſch Archiv Bd 28 S. 292.
388) Oertmann § 571 An. 4 b; Sp. 83/27, 204/27; vgl. auch Gierke S. 369.
388a) Sp. 83/27, 204/27, 279/29.

ſprüchen befaſſen. Gänzlich irrig iſt (wie Schaps es will), den neuen Reeder überhaupt nicht für ſie haften zu laſſen; denn er wird durch den Eintritt in das Heuerverhältnis Arbeitgeber und muß daher auch die dieſem obliegenden Pflichten auf ſich nehmen. Daher iſt Haerle (S. 79) mit Recht der Meinung, daß der neue Reeder unbeſchränkt perſönlich für die neuen Anſprüche haften muß. Jedoch iſt Haerles Standpunkt inſoweit nicht zu billigen, als er die Haftung des alten Reeders für die neuen Anſprüche unbeſchränkt bis zum Ende des Heuerverhältniſſes fortdauern läßt. Denn dies würde praktiſch zu den größten Unzuträglichkeiten führen. Man denke nur an den Fall, daß der alte Reeder eine juriſtiſche Perſon iſt und bald nach dem Reederwechſel aufgelöſt wird oder daß bei langer Dauer des Heuerverhältniſſes der alte Reeder nach dem Wechſel plötzlich für Anſprüche aus einem Verhältnis haften ſoll, von dem er ſchon lange nicht mehr Kenntnis, geſchweige denn Einfluß darauf hat. Man kann auch nicht behaupten, daß eine unumſchränkte Forthaftung im Intereſſe des Schiffsmannes notwendig wäre. Denn dieſer hat immer gewiſſe Zeit nach dem Reederwechſel die Möglichkeit, das Heuerverhältnis ordentlich zu kündigen, wenn ihm der neue Reeder nicht ſolvent erſcheint. Daher würde es genügen, den alten Reeder nur bis zu dem Zeitpunkt haften zu laſſen, zu dem der Schiffsmann das Heuerverhältnis zuerſt nach dem Wechſel kündigen kann.

Dieſen Gedanken hat da BGB. nun ſeinen Beſtimmungen über die Haftung des Veräußerers der Mietſache bei Eintritt des Erwerbers in das Mieteverhältnis zu Grunde gelegt.[389]) Da das Mietverhältnis aber ſeiner Struktur nach dem Dienſtverhältnis nahe verwandt iſt, dürfen keine Bedenken beſtehen, dieſe Vorſchriften des BGB im Heuerrecht für den gleichen Fall analog anzuwenden. § 571 Abſ. 2 BGB. beſtimmt, daß der Vermieter dem Mieter als ſelbſtſchuldneriſcher Bürge haftet für den Schaden, der dadurch entſteht, daß der Erwerber die ſich aus dem Mietverhältnis während der Dauer ſeines Eigentums ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt, daß er aber von der Haftung befreit wird, wenn er dem Mieter von der Veräußerung Kenntnis gibt und dieſer das Mietverhältnis daraufhin nicht für den erſten Termin kündigt, für den die ordentliche Kündigung zuläſſig iſt. Die Anwendung dieſer Beſtimmung im Heuerrecht ergibt zunächſt, daß der alte Reeder nicht für die Anſprüche des Schiffsmanns auf die ihm nach dem Heuervertrag zuſtehenden Bezüge haftet, ſondern für den Schaden, der dieſem dadurch entſteht, daß der neue Reeder ihm die Bezüge nicht zahlt. Meiſt wird der Schaden der Höhe nach dem Betrag der Bezüge entſprechen; er kann aber auch höher ſein, z. B. in dem Fall, daß der Schiffsmann für eine der Speiſerolle entſprechende Verpflegung mehr hat aufwenden müſſen, als der Satz des tariflichen Verpflegungsgeldes beträgt. Die Uebertragung dieſer Regelung auf das Heuerrecht iſt durchaus gerechtfertigt, da der alte Reeder folge-

389) P. II S. 144.

richtiger Weiſe mit dem Ausſcheiden aus dem Heuerverhältnis aufhört, Schuldner[389]) hinſichtlich der Reederpflichten zu ſein, ſodaß die Anſprüche, die der Schiffsmann nach dem Wechſel daraus erwirbt, ſich auf Grund des Heuerverhältniſſes nicht mehr gegen den alten Reeder richten können; andererſeits iſt es aber erforderlich, dem Schiffsmann die Bürgenhaftung des alten Reeders zum Ausgleich dafür zu beſtellen, daß er keinen Einfluß auf den Reederwechſel hat.[389a])

Die Beſtimmung des § 571 Abſ. 2 Satz 2 BGB. über die Dauer der Bürgenhaftung kann man aber nur bei den auf unbeſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältniſſen unmittelbar anwenden; denn nur dieſes kennt eine ordentliche Kündigung. Nach dieſer Vorſchrift wird der alte Reeder von ſeiner Bürgenhaftung nur dann nicht befreit, wenn der Schiffsmann zu dem nächſten zuläſſigen Termin kündigt, nachdem er von dem Reederwechſel durch den alten Reeder benachrichtigt iſt. In dieſem Fall umfaßt die Haftung alle neuen Anſprüche, die ſich aus dem Heuerverhältnis noch ergeben und dauert ad infinitum (d. h. bis zur Verjährung) fort.[390]) Kündigt der Schiffsmann aber nicht zu dem nach Kenntniserlangung nächſten Termin, ſo iſt der alte Reeder von der Haftung befreit, d. h. ſeine Bürgenhaftung bleibt nur auf die bis dahin entſtandenen neuen Anſprüche beſchränkt, erliſcht aber nicht, ſoweit ſie ſchon entſtanden war.[390a]) Die Haftung hört auf, wenn der Schiffsmann nicht zum nächſt zuläſſigen Termin kündigt, d. h. die dafür erforderliche Friſt wahrt. Daher erfolgt die Beendigung der Haftung in dem Augenblick, in dem der Schiffsmann ſpäteſtens die Kündigung hätte ausſprechen müſſen.[390b]) Dieſer Zeitpunkt tritt bei dem auf unbeſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältnis mit Beginn der letzten 48 Stunden vor der Abfahrt des Schiffes aus dem erſten Hafen der in § 39 genannten Art ein, den das Schiff anläuft, nachdem der Schiffsmann von dem Reederwechſel Kenntnis erhalten hat. Denn die Kündigung muß ſpäteſtens 48 Stunden vor der Abfahrt erfolgen, damit der Schiffsmann noch in dem betreffenden Hafen entlaſſen werden kann (§ 39 Abſ. 2 MT.).

Bei den auf Reiſe und unbeſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältniſſen iſt § 571 Obſ. 2 Satz 2 BGB. nicht wörtlich, ſondern nur dem Sinne nach anwendbar. Dieſe Vorſchrift will nämlich die Haftung erſt erlöſchen laſſen, wenn der Schiffsmann die Möglichkeit hat, ſich von dem veränderten Rechtsverhältnis zu befreien.[389]) Dies iſt bei dieſen Heuerungsarten in Ermangelung eines Kündigungsrechts erſt bei dem von vornherein beſtimmten Ende des Verhältniſſes der Fall. Daher hört in dieſen Fällen die Bürgenhaftung des alten Reeders erſt auf, wenn die für das Heuerverhältnis beſtimmte Zeit abgelaufen bezw. die Reiſe beendet iſt.

389a) Oertmann § 571 Anm. 5 b.
390) Staudinger § 571 Bem. B. II 2.
390a) Genaue Begründung bei Planck § 571 Anm. 3 c; ebenſo: Staudinger Bem. B II 2 b B; P. II S. 143/144.
390b) Staudinger § 571 Bem. B. II 2 b; A.M. Oertmann § 571 Anm. 5 c, B, 88.

III. *Beſondere Pflichten und Rechte des Schiffsmanns nach der Beendigung des Heuerverhältnisses.*

A) Pflichten. (§ 16.)

Nach Erlöſchen des Heuerverhältniſſes bleiben noch verſchiedene Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien beſtehen und einige entſtehen infolge der Beendigung neu. Dem Schiffsmann liegen in dieſem Fall nur wenige Pflichten ob.

Nach § 18 hat unverzüglich nach der Beendigung des Heuerverhältniſſes die Abmuſterung ſtattzufinden. Da die Muſterungsverhandlung nur vom Kapitän und Schiffsmann gemeinſam vorgenommen werden kann, ſo ſind beide verpflichtet, bei der Abmuſterung mitzuwirken.[391]) Es ſcheint jedoch auf den erſten Blick, als handele es ſich hier nur um eine öffentlichrechtliche Verpflichtung, da die Abmuſterung ein öffentlichrechtlicher Akt iſt. Nun ſind aber beſtimmte Vertragspflichten (auf Seiten des Reeders die Pflicht zur Gewährung von Koſt und Logis und auf Seiten des Schiffsmanns die Bordanweſenheitspflicht) nicht durch das Ende des Heuerverhältniſſes, ſondern durch die Abmuſterung begrenzt (§§ 54, 55, 34 Abſ. 3 S.O.). Daher kann die verpflichtete Partei von ihrer Pflicht nur dadurch befreit werden, daß die andere Partei ſich zur Abmuſterung ſtellt. Da aber beide Parteien verpflichtet ſind, nicht nur ihre Vertragspflichten zu erfüllen[391a]), ſondern auch das zu deren Erlöſchen Erforderliche zu tun, ſo ſind ſie auch gegenſeitig verpflichtet, die Abmuſterung herbeizuführen. Der Schiffsmann hat daher einen privatrechtlichen Anſpruch gegen den Reeder auf Teilnahme an der Abmuſterungsverhandlung.[391b])

Ferner iſt der Schiffsmann nach § 42 S.O. verpflichtet, auf Verlangen bei der Verklarung mitzuwirken und ſeine Ausſage eidlich zu bekräftigen. Der Wortlaut des § 42 läßt es zweifelhaft erſcheinen, ob dieſe Pflicht ſtets auch nach Erlöſchen des Heuerverhältniſſes beſteht. Denn § 42 beſtimmt, daß der Schiffsmann zur Teilnahme an der Verklarung auch dann verpflichtet ſei, wenn der Heuervertrag „infolge Verluſtes des Schiffes beendet ſei".[392]) Doch wird die S.O. dieſe Beendigungsart nur deshalb beſonders erwähnt haben, da in dem Fall hauptſächlich eine Verklarung nach Erlöſchen des Heuerverhältniſſes vorkommt. Denn es fehlt jeder innere Grund dafür, den

391) Pappenheim S. 591.
391a) Mannhardt S. 82.
391b) Pappenheim S. 591.
392) § 69 S.O. ſpricht von einer „Beendigung des Heuervertrages", obwohl es Beendigung des Heuerverhältniſſes heißen müßte; vgl. hierüber oben § 2.

Geltungsbereich dieſer Verpflichtung auf jenen Fall zu beſchränken, da die Teilnahme des Schiffsmanns ebenſo notwendig ſein kann, wenn er auf Grund einer vorzeitigen Kündigung den Dienſt beendet hat, als dann, wenn das Heuerverhältnis infolge des Unterganges des Schiffes erloſchen iſt. Deshalb beſteht die Verpflichtung des § 42 in allen Fällen, in denen das Heuerverhältnis beendet worden iſt.[393])

Der Schiffsmann kann bei Teilnahme an der Verklarung verlangen, daß ihm die hierdurch entſtehenden Verſäumnis-, Reiſe- und Verpflegungskoſten vom Reeder erſtattet werden. Er kann ſogar vor der Teilnahme einen angemeſſenen Vorſchuß für dieſe Koſten fordern. Beanſprucht er einen Koſtenvorſchuß, ſo iſt er ſolange nicht zur Teilnahme an der Verklarung verpflichtet, als bis ihm der Vorſchuß gewährt wird.[394])

Schließlich iſt er nach § 41 Abſ. 2 verpflichtet, bei Schiffsbruch gemäß den Anordnungen des Kapitäns für die Rettung der Perſonen und Sachen ſowie für die Sicherſtellung der Schiffsteile, Gerätſchaften und Ladung zu ſorgen. Dieſe Pflicht beſteht jedoch nach Beendigung des Heuerverhältniſſes nur, wenn dieſes infolge Schiffsverluſtes erloſchen iſt.[395])

B) Rechte.

1. Rückbeförderungsanſpruch des Schiffsmanns.

§ 17.

Rückbeförderungsanſpruch der Seemanns-Ordnung.

Größer als die Zahl der Pflichten iſt jedoch die Zahl der Rechte, die der Schiffsmann nach Beendigung des Heuerverhältniſſes hat. Die meiſten ſtehen ihm aber nur in einigen Fällen der Beendigung zu, wie z. B. die Anſprüche auf Verpflegung und Heilbehandlung, auf Zahlung der Drittelheuer, auf Einmonatsheuer, auf Entſchädigung wegen Arbeitsloſigkeit uſw.[396]) Da dieſe Anſprüche oben ſchon eingehend behandelt ſind, ſollen hier nur noch die Anſprüche des Schiffsmanns einer näheren Betrachtung unterzogen werden, die ihm ſtets oder meiſt nach der Beendigung des Heuerverhältniſſes zuſtehen.[396])

Dabei handelt es ſich zunächſt um den Anſpruch des Schiffsmanns auf Rückbeförderung. Die S.O. hat dieſen dem Schiffsmann zwar nicht immer bei Erlöſchen des Heuerverhältniſſes, aber doch in den meiſten Fällen zugebilligt, nämlich bei Anheuerung auf Reiſe bei Beendigung der Reiſe, wenn dieſe nicht im Ausreiſehafen endet (§ 66 Abſ. 3); bei Erlöſchen des Heuerverhältniſſes infolge Schiffsverluſts (§ 69); bei begründet vorzeitiger Kündigung des Reeders in einigen

393) Haerle S. 36.
394) Eichholz S. 96; Haerle S. 36; Loewe § 42 Anm.
395) Loewe § 41 Anm.
396) Vgl. oben §§ 14, 10, 7 ſowie §§ 59, 61, 72, 69 S.O.

Fällen (§ 70 Ziff. 4 u. 5 mit § 71); bei unbegründet vorzeitiger Kündigung des Reeders (§ 72) und bei vorzeitiger Kündigung des Schiffsmanns (§ 74 mit § 76). Zwar erscheint es so, als stehe er ihm nach der Vorschrift des § 60 Abs. 1 in allen Fällen der Beendigung zu.[398]) Denn § 60 Abs. 1 setzt für die Entstehung des Anspruchs nur den Umstand voraus, daß der Schiffsmann nicht mit dem Schiff in den Hafen der Ausreise zurückkehrt, außerdem befindet sich diese Vorschrift im § 60 in Gesellschaft verschiedener allgemeiner Bestimmungen über den Rückbeförderungsanspruch, die für fast alle Fälle gelten. Aber trotzdem kann § 60 Abs. 1 nicht diese weittragende Bedeutung beigemessen werden. Denn diese Bestimmung soll dem Schiffsmann einen Rückbeförderungsanspruch lediglich im Fall der Erkrankung geben. Das ergibt sich aus ihrer Entstehungsgeschichte. Sie stammt aus dem ADHGB., das dem Schiffsmann im Art. 548 diesen Rückbeförderungsanspruch nur für den Fall der Erkrankung geben wollte.[399]) Diese Vorschrift ist dann in die S.O. von 1872 und von dieser in die S.O. von 1902 übergegangen, ohne daß Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, daß die Seemanns-Ordnungen ihr einen anderen Sinn geben wollten.[400].) Das Gesetz von 1927 hat bei der gänzlichen Umformung der §§ 59/61 der S.O. von 1902 diese Bestimmung, die in der alten Fassung der S.O. von 1902 den letzten Absatz von § 59 gebildet hatte, als ersten Absatz in den § 60 eingestellt, die Vorschrift selbst aber unverändert gelassen. Hätte das Gesetz von 1927 nun durch diese Umstellung den Rückbeförderungsanspruch auf alle Fälle der Beendigung des Heuerverhältnisses ausdehnen wollen, so müßte diese Absicht irgendwie im Gesetz oder in der Begründung zum Ausdruck gekommen sein. Das ist aber nicht der Fall. Die Umstellung ist vielmehr nur vorgenommen, um die in den §§59, 60 enthaltenen Bestimmungen über Rückbeförderung der Einheitlichkeit wegen zusammenzuziehen. Man hat dabei aber garnicht gemerkt, welche Unklarheit man in die S.O. gebracht hat.

Da bereits oben die Voraussetzungen, unter denen dem Schiffsmann der Rückbeförderungsanspruch zusteht, genau behandelt sind, erübrigt es sich hier nochmals darauf einzugehen, sodaß gleich zur Betrachtung des Anspruchs selbst geschritten werden kann.

Der Rückbeförderungsanspruch geht nicht nur auf Rückbeförderung allein, sondern auf freie Rückbeförderung oder nach Wahl des Kapitäns auf eine angemessene Entschädigung. Es handelt sich hier um eine Wahlschuld des Reeders, bei der das Wahlrecht dem Kapitän als Vertreter des Reeders, also dem Schuldner zusteht.[401]) Die Ausübung des Wahlrechts regelt sich nach den allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundsätzen. Nach § 263 Abs. 1 BGB. erfolgt die Wahl

398) Vgl. Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider.
399) Prot S. 2013.
400) Mot. 1872 zu § 48—50 u. Mot. 1902 zu § 54 und zu § 55.
401) Pappenheim S. 541.

durch Erklärung des Kapitäns gegenüber dem Schiffsmann. Gerät der Kapitän mit der Wahl in Verzug, ſo kann der Schiffsmann in eine der beiden Leiſtungen vollſtrecken. Er muß ſich jedoch gefallen laſſen, daß der Reeder ſich durch Bewirkung der anderen Leiſtung von ſeiner Schuld befreit, wenn die Zwangsvollſtreckung noch nicht zur völligen Befriedigung des Schiffsmanns geführt hat. Im Inland muß der Schiffsmann zu dieſem Zweck bei den ordentlichen Gerichten klagen. Im Ausland kann er gemäß § 129 Abſ. 2 S.O. ſeinen Rückbeförderungsanſpruch dem nächſten Seemannsamt zur Entſcheidung unterbreiten und auf Grund dieſer Entſcheidung in eine der beiden Leiſtungen vollſtrecken laſſen, da die Entſcheidungen des Seemannsamts nach § 131 S.O. vorläufig vollſtreckbar ſind. Richtet der Schiffsmann die Zwangsvollſtreckung auf die Entſchädigung, ſo kann der Reeder ihm freie Rückbeförderung nur ſolange noch mit befreiender Wirkung anbieten, als die Entſchädigungsſumme noch nicht völlig beigetrieben iſt.

Will der Schiffsmann dagegen ſeinen Anſpruch auf Rückbeförderung vollſtrecken, ſo muß er ſich durch das Seemannsamt gemäß § 887 ZPO. ermächtigen laſſen, auf Koſten des Reeders auf einem anderen Schiff zurückzureiſen. Der Schiffsmann kann in dieſem Fall erſt als befriedigt gelten, wenn die Rückbeförderungsgelegenheit beſchafft iſt und die dadurch entſtandenen Koſten vom Reeder beigetrieben ſind.[402]) Da das letztere meiſt aber erſt nach der Rückkehr wird erfolgen können, ſo behält der Reeder während der Rückreiſe des Schiffsmanns das Recht, ſich durch Zahlung der Entſchädigung von ſeiner Schuld zu befreien. Dies iſt nicht unbillig, da der Schiffsmann ſich dann für die von ihm für die Rückreiſe aufgewandten Koſten an der Entſchädigung ſchadlos halten kann.

Die dem Schiffsmann wahlweiſe zuſtehenden beiden Anſprüche gehen auf freie Rückbeförderung nach dem Ausreiſehafen des Schiffes oder auf eine entſprechende Entſchädigung.[402a])

Die freie Rückbeförderung hat in der Regel nach dem Ausreiſehafen zu erfolgen.[403]) Liegt dieſer jedoch im Ausland, ſo kann der Schiffsmann, der in einem deutſchen Hafen geheuert iſt, verlangen, nach dieſem Hafen zurückbefördert zu werden. Es kann auch im Heuervertrag vereinbart werden, daß die Rückbeförderung ſtatt nach dem Ausreiſehafen, nach einem anderen Hafen zu erfolgen habe; hierbei iſt vor allem an den Hafen, in dem der Schiffsmann angeheuert oder angemuſtert iſt, gedacht.[404]) Erfüllt der Reeder oder ſein Vertreter den Rückbeförderungsanſpruch innerhalb einer vom Seemannsamt zu beſtimmenden Friſt nicht oder kann er wegen Abweſenheit nicht die nötigen Vorkehrungen dafür treffen, ſo kann das

402) Stein-Jonas, Kommentar zur Zivilprozeßordnung § 887 Anm. III.
402a) § 72 Abſ. 2 SO., vgl. oben § 17.
403) Ueber den Begriff des Ausreiſehafens vgl. oben § 3.
404) § 60 Abſ. 2 Satz 2.

Seemannsamt auf Antrag des Schiffsmanns an Stelle des gesetzlichen oder vertraglichen Rückbeförderungshafens einen anderen Hafen setzen. Es ist aber erforderlich, daß die Reise nach diesem Hafen keine größeren Kosten verursacht als durch die Rückbeförderung in den durch Gesetz oder Vertrag bestimmten Hafen entstanden wären.[405]) Diese Bestimmung hat den Zweck, den Schiffsmann in die Lage zu setzen, sich auch nach einem andern Hafen zu begeben, ohne daß der Reeder später die Erstattung der Reisekosten mit der Begründung ablehnen kann, daß die Reise nach diesem Hafen nicht als Rückbeförderung anzusehen sei.[406]) Aus dieser Bestimmung ist aber nicht zu schließen, daß der Schiffsmann bei Verzug des Reeders seinerseits ohne weiteres die Rückbeförderung wählen konnte. Denn § 60 Abs. 3 betrifft nicht den Fall, daß der Kapitän mit Ausübung des Wahlrechts in Verzug gekommen ist, sondern den Fall, daß der Reeder sich mit der Erfüllung der Rückbeförderungsverpflichtung in Verzug befindet.[407]) Daher ist erforderlich, daß der Kapitän bereits die Rückbeförderung gewählt hat oder der Schiffsmann durch einen Beschluß des Seemannsamtes auf Grund einer seemannsamtlichen Entscheidung ermächtigt ist, sich auf Kosten des Reeders anderweitig zurückbefördern zu lassen (§ 887 ZPO.).[407])

Anschließend ist die Frage zu prüfen, was unter „Freier Rückbeförderung" zu verstehen ist. Das RG.[408]) will darunter die Bewirkung der Rückbeförderung, d. h. die Rückversetzung des Schiffsmanns in den Rückbeförderungshafen verstanden wissen. Die Rückbeförderung sei ein tatsächlicher Vorgang, nicht die Freihaltung des Schiffsmanns von den Unkosten der Rückreise. Daher sei sie erst bewirkt, wenn der Schiffsmann im Rückbeförderungshafen eingetroffen sei. Gegen diese Ansicht spricht aber die Ausdrucksweise des Gesetzes. Wäre der Reeder nämlich verpflichtet, die Rückschaffung des Schiffsmanns zu bewirken, so wäre das Wort „frei" überflüssig. Denn es wäre selbstverständlich, daß der Reeder die Kosten der Rückbeförderung, die er selbst zu bewirken hat, tragen müßte, es wäre nämlich völlig sinnlos zu bestimmen, daß der Reeder den Schiffsmann auf dessen Kosten zurückschaffen müßte, da auf eigene Kosten der Schiffsmann jederzeit in die Heimat gelangen könnte, oder daß der Reeder zur Beförderung besonders verpflichtet zu werden brauchte. Aus diesem Grunde hat sich das HOLG.[409]) auf den Standpunkt gestellt, der Ausdruck „freie Rückbeförderung" solle besagen, daß der Reeder stets die Kosten der Rückreise des Schiffsmanns tragen müsse, einerlei auf welche Weise dieser zurückkehre. Diese Ansicht dürfte etwas zu eng sein. Denn hätte der Reeder dem Schiffsmann nur Unkosten zu ersetzen, so

405) § 60 Abs. 3 S.O.
406) Mot. 1902 zu § 55.
407) Pappenheim S. 541.
408) RG. in HRZ. 1922 S. 278.
409) HOLG. in HGZ. 1908 H. Nr. 2.

würde ſich dieſe Leiſtung in den meiſten Fällen um nichts von der wahlweiſe geſchuldeten Entſchädigung unterſcheiden.

Man wird vielmehr in die Rückbeförderungspflicht des Reeders auch noch die Verpflichtung einbegreifen müſſen, dem Schiffsmann eine Gelegenheit zur Rückkehr zu verſchaffen.[410]) Aufgrund ſeines Anſpruchs auf freie Rückkehr kann der Schiffsmann daher verlangen, daß der Reeder ihm eine Möglichkeit einer angemeſſenen Rückfahrt verſchafft und die Koſten der Reiſe bezahlt. Der Reeder hat ſeiner Verpflichtung genügt, wenn er dem Schiffsmann den Abſchluß eines Paſſagevertrages nachgewieſen und ihm den erforderlichen Betrag ausgehändigt hat. Er kann jedoch dem Schiffsmann die Rückreiſe nicht auf jedem Schiff zumuten; er muß ihm vielmehr ein gutes, ſicheres Schiff einer ordentlichen Reederei ausſuchen.[408])

Außerdem darf er ihm nur einen ſolchen Paſſageverkehr anbieten, der dem Schiffsmann gewiſſe durch die S.O. in § 78 feſtgelegte Rechte gewährt. Was das Logis anbetrifft, ſo müſſen die Schiffsoffiziere nach § 78 Abſ. 1 Satz 2 in der Kajüte befördert werden; als Kajüte ſind auch die Kammern der dritten Klaſſe der großen Touriſtendampfer anzuſehen.[412]) Ueber das Logis iſt für die Schiffsleute nichts beſtimmt; jedoch werden dieſe mindeſtens Räume gleicher Art, wie die verlangen können, die auf dem zurückbefördernden Schiff für deſſen Mannſchaft beſtimmt ſind.[413])

Ferner kann der Schiffsmann Unterhalt für die Dauer der Rückreiſe verlangen. Den Schiffsoffizieren iſt dieſer nach § 78 Abſ. 1 Satz 2 in der Kajüte zu gewähren. Es fragt ſich nun, was unter den Begriff „Unterhalt" zu verſtehen iſt. Das RG.[414]) verſteht darunter nicht nur Speiſe und Trank, ſondern den geſamten Lebensbedarf für die Reiſe, vor allem auch die notwendige Kleidung, wenn der Schiffsmann infolge eines Schiffsunfalls ſeine Effekten verloren hat. Es führt nämlich aus, daß der Begriff „Unterhalt" nach dem Umfang der geſetzlichen Unterhaltspflicht des bürgerlichen Rechts (§ 1610 Abſ. 2 BGB.) beſtimmt werden müſſe, dieſer aber den geſamten Lebensunterhalt erfaſſe. Hiergegen hat Pappenheim[415]) mit Recht eingewandt, daß Unterhalt nichts anderes als Beköſtigung bedeute; denn es ſei nicht einzuſehen, warum dem Schiffsmann für die Rückbeförderung Anſprüche zugeſtanden werden ſollten, die ihm nach dem Heuervertrag nicht zuſtänden. Außerdem hat das Geſetz mit dem Ausdruck „Unterhalt" nur die Beköſtigung bezeichnen wollen. Denn, ſo führt das Berliner Obertribunal hierzu aus[416]), im erſten Entwurf des ADHGB. habe das Wort „Beköſtigung" geſtanden; die Redaktionskommiſſion habe es durch den Ausdruck „Unterhalt" erſetzt,

410) Schaps S. 197 Anm. 8.
412) Sp. 259/27; Sp. 278/27. A.M.: Sp. 211/29.
413) Eichholz S. 139
414) JW. 1924 S. 683 f. Nr. 16.
415) Pappenheim in JW. 1924 S. 683 ff. zu Nr 16.
416) Striethorſt Archiv Bd. 62 S. 245 ff.

ohne daß erkenntlich ſei, daß ſie dadurch einer anderen Auffaſſung habe Ausdruck verleihen wollen. Die Seemanns-Ordnungen haben den Ausdruck „Unterhalt" übernommen, aber es iſt nichts darüber feſtzuſtellen, daß ſie etwas anderes darunter verſtehen wollten, als Beköſtigung, etwa den ſonſtigen Lebensunterhalt. Schließlich kann der Schiffsmann nach § 78 noch Rückbeförderung ſeines Gepäcks verlangen.

Nun taucht aber die Frage auf, ob der Reeder nur die Unkoſten der eigentlichen Reiſe zu erſetzen hat oder ob er dem Schiffsmann auch Unterkunft und Beköſtigung für die Zeit gewähren muß, während der dieſer auf Rückfahrtgelegenheit wartet oder für die die bereits begonnene Rückreiſe an Zwiſchenplätzen unterbrochen iſt. Das RG.[417]) will ihm in beiden Fällen dieſe Anſprüche zugeſtehen. Es geht dabei aber von der falſchen Vorausſetzung aus, daß das Heuerverhältnis bis zur Ankunft des Schiffsmanns im Rückbeförderungshafen fortbeſtehe. Die Frage kann vielmehr nicht einheitlich bejaht oder verneint werden. Die Mehrkoſten, die dem Schiffsmann infolge einer von vornherein vorgeſehenen Unterbrechung der Reiſe entſtehen, ſind dieſem vom Reeder zu erſetzen, da ohne dies Warten die Rückfahrt nicht möglich und dieſe Zeit daher Beſtandteil der Rückreiſe iſt, deren Koſten der Reeder zu tragen hat.[417]) Entſteht ein unvorhergeſehener Aufenthalt, ſo hat der Reeder die Mehrkoſten nur dann zu erſetzen, wenn der Aufenthalt durch einen Umſtand hervorgerufen iſt, für den der Reeder haftet. Der Schiffsmann kann aber nicht die Erſtattung der Koſten verlangen, die ihm entſtehen, wenn er an dem Ort, von dem er zurückbefördert werden ſoll, auf Rückbeförderungsgelegenheit warten muß. Denn dann hat die Rückreiſe noch nicht begonnen, ſodaß dieſe Wartezeit noch nicht als Beſtandteil der Rückfahrt anzuſehen iſt.[419]) Nur wenn der Reeder mit der Rückbeförderung in Verzug gerät, iſt er nach § 285 BGB. für die Koſten erſtattungspflichtig, die dem Schiffsmann in der Zeit entſtehen, während der der Reeder ſich in Verzug befindet.

Hat der Reeder nun dem Schiffsmann einen Paſſagevertrag, der alle die oben genannten Vorausſetzungen erfüllt, nachgewieſen und alle für die Rückreiſe erforderlichen Koſten bezahlt, ſo hat er ſeine Rückbeförderungspflicht vollſtändig erfüllt. Er iſt nicht verpflichtet, darüber hinaus dafür zu ſorgen, daß die Rückbeförderung ordnungsgemäß durchgeführt wird.[420]) Daher haftet er auch nicht für den Schaden, der dem Schiffsmann infolge beſonderer Ereigniſſe auf der Rückfahrt entſteht, auch dann nicht, wenn dieſe durch ein Verſchulden der Beſatzung oder des Reeders des zurückbefördernden Schiffes veranlaßt ſind. Denn letztere ſind nicht die Verrichtungs- oder Erfüllungsgehilfen des zur Rückbeförderung verpflichteten Reeders.[419])

417) RG. in HRZ. 1922 S. 278 f. (ebenſo Schaps S. 197 Anm. 8.)
418) HOLG. in HGZ. 1908 H. Nr 2 ſpricht v. Nachwirken d. Heuervertr.
419) HOLG. in HGZ. 1908 H. Nr. 2 u. Loewe § 72 Anm. 3.
420) Mitteilung von Herrn Dr. Paul Ehlers.

Dieſer haftet für derartige Schäden nur, wenn ſie nicht entſtanden wären, falls er bei der Auswahl des Schiffes die nötige Sorgfalt beobachtet hätte (culpa in eligendo).[420a]) Außerdem hat der Reeder auch für jeden Schaden aufzukommen, der dadurch entſteht, daß er dem Schiffsmann angebotene Paſſagevertrag nicht den Erforderniſſen des § 78 entſpricht, weil in dieſem Fall ihm eine Schlechterfüllung zur Laſt fällt. Befördert der Reeder den Schiffsmann auf einem eigenen Schiff heim, ſo ſchließt er mit ihm einen beſonderen Paſſagevertrag.[420]) In dieſem Fall haftet der Reeder für Schäden, die dem Schiffsmann auf der Reiſe infolge Verſchuldens der Schiffsbeſatzung oder des Reeders ſelbſt entſtehen. Die Haftung des Reeders ergibt ſich aber nicht aus ſeiner Rückbeförderungspflicht, ſondern aus dem von ihm mit dem Schiffsmann abgeſchloſſenen Ueberfahrtsvertrag[420]); ſie beſteht aber nur inſoweit, wie ſie nicht durch dieſen Vertrag ausgeſchloſſen werden kann und auch tatſächlich wird.

Neben der freien Rückbeförderung kann der Schiffsmann wahlweiſe die Zahlung einer entſprechenden Entſchädigung verlangen. Da dieſe der freien Rückbeförderung entſprechen ſoll, ſo iſt ihre Höhe nach dem Betrag der für eine Rückbeförderung nötigen Koſten zu beſtimmen. Dafür iſt der gewöhnliche Fall der Rückbeförderung nach dem Ausreiſehafen zu Grunde zu legen. Denn die Entſchädigung ſoll der Rückbeförderung nach dem Ausreiſehafen entſprechen. Der Kapitän wird praktiſch meiſt in den Fällen die Entſchädigung wählen, in denen eine Rückbeförderung nicht im Intereſſe des Reeders oder des Schiffsmanns liegt, ſei es, daß der Reeder keine paſſende Gelegenheit zur Rückbeförderung hat, ſei es, daß der Schiffsmann zur Zeit kein Intereſſe daran hat, in die Heimat zurückzukehren, da er beiſpielsweiſe gerade eine gute Stellung im Ausland gefunden hat.

In den meiſten Fällen[421]) kann der Schiffsmann neben der freien Rückbeförderung Fortzahlung der Heuer während der Dauer der Rückbeförderung verlangen. Es handelt ſich hierbei um einen Erſatz für den Verdienſtausfall, den der Schiffsmann erleidet, daß er als Paſſagier zurückbefördert wird. Es iſt deshalb fraglich, ob ſie dem Schiffsmann auch zuſteht, falls dieſer anſtatt der freien Rückbeförderung eine entſprechende Entſchädigung erhält. Nach dem Wortlaut des Geſetzes („Heuer für die vorausſichtliche Dauer der Reiſe") ſcheint der Schiffsmann dieſen Anſpruch nur zu haben, wenn er tatſächlich zurückreiſt, d. h. wenn ihm freie Rückreiſe gewährt wird. Nun ſoll aber die anſtatt der freien Rückbeförderung zu zahlende Entſchädigung den Schiffsmann, der zur Zeit kein Intereſſe an einer Rückreiſe hat, die Rückreiſe ermöglichen, wenn er zurückkehren will.[422]) Da das Geſetz alſo auch eine ſpätere Rückreiſe vergüten will, ſo muß es ihm folgerichtigerweiſe auch ſeinen Verdienſtausfall während dieſer Reiſe erſtatten. Daher kann der Schiffsmann auch

420a) HOLG in HGZ. 1908 H. Nr. 2.
421) Nämlich alle Fälle außer § 60 Abſ. 1 (Erkrankung) u. § 69.
422) Vgl. Prot. S. 2000; vgl. auch Mot. 1902 zu § 71.

neben der Entſchädigung die Fortzahlung der Heuer beanſpruchen; der Betrag der Heuer iſt infolgedeſſen in die Entſchädigung einzurechnen. Die Heuer iſt für die Zeit zu zahlen, die nach verſchiedenen im Geſetz aufgeſtellten Vermutungen die Rückreiſe im Normalfall dauern wird. § 73 S.O. hat genaue Richtlinien für ihre Berechnung gegeben. Im Streitfall wird die Höhe der Entſchädigung durch das Seemannsamt beſtimmt.

Der Reeder hat die Befugnis, ſich ſeiner Pflicht zur Rückbeförderung und Fortzahlung der Heuer für deren Dauer dadurch zu befreien, daß er dem Schiffsmann den Dienſt auf einem Schiff nachweiſt, das nach dem Rückbeförderungshafen oder einem nahe gelegenen Hafen geht. Es iſt nicht unbedingt nötig, daß ſich das Schiff auf dem kürzeſten Wege dorthin begibt; es iſt aber erforderlich, daß es in abſehbarer Zeit die Fahrt nach dem Ausreiſehafen antritt und nicht vorher noch ausgedehnte anderweitige Fahrten unternimmt.[423]) Geht das Schiff nach einem dem Rückbeförderungshafen nahegelegenen Hafen, ſo kann der Schiffsmann Erſatz der Koſten für die Reiſe nach dem Rückbeförderungshafen verlangen.[424])

Der Dienſt, den der Reeder dem Schiffsmann anbietet, muß im Dienſtgrad der Stellung entſprechen, die der Schiffsmann auf ſeinem alten Schiff eingenommen hat. Außerdem iſt Vorausſetzung, daß der Schiffsmann angemeſſene Heuer im neuen Dienſt erhält. Die Heuer braucht nicht der Heuer zu entſprechen, die dem Schiffsmann auf ſeinem alten Schiff gezahlt iſt, ſondern der Stellung, die er bei dem neuen Dienſt einnehmen ſoll. Denn das Wort „angemeſſen" ſoll ſich im § 79 auf das vorherſtehende Wort „Dienſt", nicht aber auf den anfangs gebrauchten Ausdruck „Fortbezug der Heuer" beziehen.[425]) Schließlich iſt erforderlich, daß der Schiffsmann arbeitsfähig iſt.[425a]) Andernfalls kann der Schiffsmann den ihm nachgewieſenen Dienſt als Erfüllung der Rückbeförderungsverpflichtung des Reeders zurückweiſen, auch dann, wenn er die Arbeitsunfähigkeit ſchuldhaft (außer in den Fällen des § 62 S.O.) herbeigeführt hat. Nimmt der Schiffsmann trotz Arbeitsunfähigkeit den Dienſt aber ohne jeden Vorbehalt an, ſo iſt darin Verzicht auf ſeinen an ſich unvermindert fortbeſtehenden Rückbeförderungsanſpruch zu ſehen. Das Seemannsamt hat in jedem Fall zu entſcheiden, ob der Dienſt als Erfüllung betrachtet werden kann; ſeine Genehmigung iſt Vorausſetzung für die Befugnis des Reeders, ſeine Rückbeförderungsſchuld durch eine andere Leiſtung zu erſetzen.

Der Reeder hat ſeine Verpflichtung erfüllt, wenn er dem Schiffsmann die Stelle nachgewieſen hat, d. h. ſie ihm ſo angeboten hat, daß der Schiffsmann ſie nur noch anzunehmen braucht und die An-

423) Mot. 1902 zu § 74.
424) Pappenheim S. 542.
425) Haerle S. 90.
425a) Pappenheim S. 542.

nahme lediglich von ſeinem Willen abhängt.[426]) Denn der Schiffsmann iſt nicht verpflichtet, ſich ſelbſt nach einer Erſatzbeförderung umzuſehen.[427])

Die S.O. kennt neben dieſer privatrechtlichen Verpflichtung des Reeders gegenüber dem Schiffsmann zur Rückbeförderung noch eine öffentlichrechtliche gegenüber dem Staat. Dieſe ergibt ſich mittelbar aus § 83 S.O. Wenn nämlich dem Reeder nur in einigen Fällen geſtattet iſt, ſeine Schiffsleute im Ausland zurückzulaſſen, ſo iſt er in den übrigen Fällen verpflichtet, ſie in die Heimat zurückzunehmen.[428])

Von der Rückbeförderungspflicht des Reeders gegenüber dem Schiffsmann iſt ſcharf ſeine Heimſchaffungspflicht zu unterſcheiden, d. i. die Verpflichtung auf ſchriftliche Anweiſung des Seemannsamtes gegen Entſchädigung Seeleute, die hilfsbedürftig ſind oder wegen einer ſtrafbaren Handlung einer inländiſchen Behörde abgeliefert werden ſollen, auf ſeinen Schiffen mitzunehmen, ſoweit dieſe ſich auf der Fahrt nach einem deutſchen oder nahegelegenen ausländiſchen Hafen befinden. Dieſe Pflicht iſt öffentlichrechtlicher Natur und ſteht mit der Rückbeförderungspflicht in keinem inneren Zuſammenhang. Daher kann der heimſchaffende Reeder auch von dem Rückbeförderungspflichtigen keinen Erſatz ſeiner Koſten verlangen, ſoweit dieſe nicht durch die Entſchädigung gedeckt ſind. Denn er handelt bei der Heimſchaffung nicht als Geſchäftsführer ohne Auftrag, ſondern auf Grund der ihm obliegenden öffentlichrechtlichen Pflicht.[429])

§ 18.

Rückbeförderungsanſpruch des Tarifvertrags.

Der Tarifvertrag hat dem vielgeſtaltigen Rückbeförderungsrecht der S.O. ein weſentlich einfacher geartetes zur Seite geſtellt. Nach § 44 MT. hat der Schiffsmann, der aus andern Gründen als denen des § 70 S.O. in einem andern als dem in der Muſterrolle bezeichneten Ausreiſehafen „entlaſſen“ wird, Anſpruch auf freie Rückreiſe nach dem Ausreiſehafen, wenn dieſer ein deutſcher Hafen iſt.

Zunächſt iſt der Geltungsbereich des § 44 feſtzuſtellen. Der Ausdruck „entlaſſen“ kann im Zuſammenhang mit § 70 nur als „kündigen“ verſtanden werden. Daher gilt § 44 nur, wenn der Schiffsmann gekündigt wird. Da aber die Fälle des § 70 Ziff. 1-5 ausgenommen ſind, ſo iſt § 44 nur anwendbar, wenn der Schiffsmann ordentlich, unbegründet vorzeitig oder aus dem Grund des § 70 Ziff. 6 S.O. vorzeitig gekündigt iſt. In den beiden letzten Fällen beſteht auch das

426) Pappenheim S. 542.
427) Pappenheim S. 542; Loewe § 79 Anm; Haerle S. 87; HOLG. in HGZ. 1882 H. S. 153.
429) Brodmann S. 560 Anm. 1 zu 7; Papenheim S. 541; RG. Bd. 41 S. 13 HOLG. in HGZ. 1897 H.Nr. 12, 120, 1898 H.Nr. 52; Wagner I., S. 420 ff.

Rückbeförderungsrecht der S.O. Daher fragt ſich, ob dem Schiffsmann dort neben dem geſetzlichen auch der tarifliche Rückbeförderungsanſpruch zuſteht. Dieſer Standpunkt wird vom Tariffchiedgericht in feſtſtehender Rechtſprechung vertreten.[430]) Das iſt m. E. nicht richtig. Denn beide Anſprüche betreffen dieſelbe Leiſtung, nämlich die Freihaltung des Schiffsmanns von den Koſten der Rückreiſe. Dem ſteht nicht entgegen, daß der geſetzliche Anſpruch neben der Rückbeförderung auch die Entſchädigung zum Inhalt hat. Denn auch dieſe ſoll dem Schiffsmann die Mittel zur Rückfahrt gewähren und macht daher eine Rückbeförderung in natura überflüſſig. Daher können nicht beide Anſprüche nebeneinander beſtehen. Es iſt nun aber nicht angängig, daß der geſetzliche Anſpruch von dem tariflichen verdrängt wird. Denn das würde eine unzuläſſige Aenderung der S.O. bedeuten, da der geſetzliche Anſpruch dem Reeder eine Reihe von Rechten gewährt, die dem tariflichen fremd ſind. Daher muß der tarifliche dem geſetzlichen weichen. Das hat aber zur Folge, daß der Rückbeförderungsanſpruch des § 44 nur dort gilt, wo der geſetzliche Anſpruch nicht Anwendung findet, nämlich bei ordentlicher Kündigung ſeitens des Reeders.

Der tarifliche Anſpruch iſt in einigen Punkten anders geſtaltet als der geſetzliche. Rückbeförderungshafen iſt ſchlechthin der in der Muſterrolle bezeichnete Ausreiſehafen des Schiffes. Nur wenn der Schiffsmann ſich auf Veranlaſſung der Reederei zum Dienſtantritt in einen Hafen des Kanals begeben hat und ebenfalls in einem Hafen des Kanals entlaſſen wird, kann er Rückbeförderung nach dem Hafen verlangen, von dem er zum Dienſtantritt ausgereiſt iſt.[431]) Außerdem beſteht kein Rückbeförderungsanſpruch, wenn der Ausreiſehafen kein deutſcher Hafen iſt. Schließlich iſt noch zu beachten, daß § 44 als Ausreiſehafen nicht den Hafen anſieht, von dem aus das Schiff tatſächlich ſeine Reiſe angetreten hat, ſondern den, der als Ausreiſehafen in der Muſterrolle verzeichnet iſt.[432])

Die Rückbeförderung muß nach § 45 MT. dem Schiffsmann bei Rückreiſe auf der Bahn in einer der deutſchen 3. Klaſſe entſprechenden Wagenklaſſe, zur See im Zwiſchendeck, dem Offizier zur See in der Kajüte gewährt werden. Der Offizier kann auf der Bahn nach Ermeſſen der Reederei in der 3. oder 2. Klaſſe befördert werden.

Ferner können die Schiffsleute bei Rückbeförderung zur See Verpflegung in natura, bei Bahnbeförderung aber Gelderſatz in Höhe von ½ bis 1½ des tariflichen Verpflegungsgeldes verlangen, je nachdem ob die Fahrt 3, 6, 12, 24 oder mehr Stunden dauert. Die freie Rückreiſe umfaßt auch noch Beförderung des Gepäcks bis zum Aus-

---

430) Sp. 94a, 414/24; ebenſo P. Ehlers S. 186 u. AG. Hamburg Abt. 4 HS. 1622/24 zitiert in P. Ehlers ebend.

431) Prot. Vereinb. von 1931 zu § 44.

432) Vgl. dagegen oben § 3.

reiſehafen, jedoch nicht den Gepäcktransport innerhalb dieſes Ortes.[433])

Als Verzicht des Schiffsmanns auf den Anſpruch auf freie Rückreiſe iſt es anzunehmen, wenn der Schiffsmann eine zumutbare Rückbeförderungsmöglichkeit ohne triftigen Grund, wie z. B. Krankheit, ablehnt oder einen neuen Dienſt am Entlaſſungsort oder ſonſt im Ausland antritt.[434]) Das gilt jedoch nicht, wenn er zu dieſer Handlung dadurch gezwungen wird, daß der Reeder die Rückbeförderung verzögert.[434]) Ein ausdrücklicher Verzicht des Schiffsmanns iſt jedoch erſt wirkſam, wenn er nach der Entlaſſung erfolgt, da erſt mit dieſem Augenblick das Rückbeförderungsrecht entſteht, der Verzicht auf ein noch nicht entſtandenes Recht aber als unzuläſſige Sondervereinbarung nach § 57 MT. unwirkſam iſt.[434a])

§ 19.

Anſpruch auf Abmuſterung, Ausſtellung einer Dienſtbeſcheinigung und eines Führungszeugniſſes.

Ferner hat der Schiffsmann in jedem Fall nach Erlöſchen des Heuerverhältniſſes drei Anſprüche, die auf das engſte miteinander zuſammenhängen, nämlich die Anſprüche gegen den Kapitän auf Teilnahme an der Abmuſterungsverhandlung[435]), Ausſtellung einer Dienſtbeſcheinigung im Seefahrtsbuch[436]) und Erteilung eines Führungszeugniſſes[436]). Wenn dieſe Anſprüche ſich auch gegen den Kapitän richten, ſo handelt es ſich doch um Pflichten, die ſich aus dem Heuervertrag ergeben, da der Kapitän in dieſem Fall nicht als unabhängiger Dritter, etwa als Inhaber der Schiffsgewalt, ſondern als Vertreter des Reeders auftritt.[437])

Entſprechend der Pflicht des Schiffsmanns zur Abmuſterung kann dieſer auch vom Kapitän die Teilnahme an der Abmuſterung verlangen.[438]) Hat ſich der Kapitän wegen Verletzung dieſer Pflicht nach allgmeinen bürgerlichrechtlichen Grundſätzen ſchadenserſatzpflichtig gemacht[438a]), ſo haftet auf Grund des § 487 HGB. auch der Reeder dem Schiffsmann für den entſtandenen Schaden.

Ferner kann der Schiffsmann gemäß § 19 S.O. verlangen, daß der Kapitän ihm vor der Abmuſterung ſeine bisherigen Rang- und Dienſtverhältniſſe und die Dauer der Dienſtzeit im Seefahrsbuch be-

433) Sp. 204/25, 22/25, 145/26, 70/28, 100/29.
433a) Sp. 200/30; 222/30.
434) Sp. 195/25, 62/28, 79/30.
435) § 18 S.O.; Pappenheim S. 591 (?).
436) § 19 S. O. Pappenheim S. 592.
437) Vgl. unten; vergl. Mannhardt S. 82 (Abmuſterung etc. gehören als öff.-rechtl. Beſtandteil zum Heuerverhältnis.)
438) Wagner S. 340; Pappenheim S. 591/592.
438a) Vgl. Sp. 46 29.

ſcheinigt. Auch § 19 legt nicht nur dem Kapitän eine öffentlich-rechtliche Pflicht auf, ſondern gibt auch dem Schiffsmann einen privatrechtlichen Anſpruch. Denn es gehört auch zu den für eine ordnungsmäßige Beendigung des Verhältniſſes zwiſchen Reeder und Schiffsmann notwendigen Maßnahmen, daß der Kapitän dem Schiffsmann ſeinen Dienſt im Seefahrtsbuch beſcheinigt, da der Schiffsmann ſonſt ſchwerlich einen neuen Dienſt finden wird. Man kann dem nicht entgegenhalten, daß es garnicht nötig ſei, aus § 19 S.O. ein Recht des Schiffsmanns abzuleiten, da ihm bereits § 630 BGB. einen Anſpruch auf eine Dienſtbeſcheinigung gäbe. Denn dieſer allgemeine dienſtrechtliche Anſpruch gewährt dem Schiffsmann nicht denſelben Rechtsſchutz wie der Anſpruch aus § 19; er verpflichtet den Reeder nämlich nur dazu, die Dienſtbeſcheinigung auszuſtellen, aber nicht dazu, ſie in das Seefahrtsbuch einzutragen; außerdem kann er den Anſpruch des § 630 BGB. nur gegen den Reeder, nicht aber gegen den Kapitän geltend machen. Es iſt aber für den Schiffsmann von größter Bedeutung, daß die Dienſtbeſcheinigung in das Seefahrtsbuch eingetragen wird und daß er ſich an den Kapitän an Stelle des oft weit entfernten und ſchwer zu erreichenden Reeders halten kann. Daher muß ihm auch ein entſprechender privatrechtlicher Anſpruch zugebilligt werden. Da § 630 BGB. hierfür nicht ausreicht, muß dieſer aus § 19 S.O. abgeleitet werden.

Es fragt ſich nun aber, ob § 630 nicht neben § 19 S.O. Geltung hat. Das OLG. Celle[439]) will § 630 dann ausſchließlich anwenden, wenn dem Schiffsmann bis zur Abmuſterung keine Dienſtbeſcheinigung erteilt iſt; es begründet dieſe Anſicht damit, daß die Dienſtbeſcheinigung nach § 19 S.O. bis zur Abmuſterung erteilt werden müſſe und daher dem Schiffsmann nach der Abmuſterung kein Anſpruch mehr zuſtehe. Dieſe Anſchauung kann jedoch nicht gebilligt werden. Wenn § 19 beſtimmt, daß die Beſcheinigung vor der Abmuſterung zu erteilen iſt, ſo will er damit nur den Zeitpunkt feſtſetzen, von dem ab der Schiffsmann ihn geltend machen kann, d. h. an dem er fällig wird. § 19 bietet aber keinerlei Anhaltspunkt für die Annahme, daß der Anſpruch durch die Abmuſterung verwirkt wird. Aber auch ſonſt ſteht dem Schiffsmann der Anſpruch aus § 630 nicht neben dem des § 19 S.O. zu; denn § 19 ſchließt als ſpezielle Beſtimmung die allgemeine Beſtimmung des § 630 aus.[440])

Die Dienſtbeſcheinigung muß genaue Angaben über den Rang, die Art und die Dauer des Dienſtes enthalten. Andere Angaben, vor allem über Führung und Leiſtung, dürfen nicht als Dienſtbeſcheinigung in das Seefahrtsbuch eingetragen werden.[441]) Hat der Kapitän derartige unzuläſſige Eintragungen vorgenommen, ſo hat das Seemannsamt dieſe zu löſchen.[442]) Denn der Kapitän iſt zu Eintragungen

439) OLG. Celle in der Rechtſprechung der Oberlandesgerichte Bd. 28 S. 188 ff.
440) Pappenheim S. 592.
441) Perels § 19 Anm. 1.
442) Loewe § 19 Anm.

im Seefahrtbuch nur inſoweit berechtigt, als ſie ausdrücklich zugelaſſen ſind.

Weigert ſich der Kapitän, dem Schiffsmann eine Dienſtbeſcheinigung zu erteilen oder trägt er unwahre Tatſachen ein, ſo hat der Schiffsmann einen zivilrechtlichen Anſpruch auf Erfüllung bezw. auf Berichtigung.[443]) Daneben kann aber auch das Seemannsamt eingreifen und den Kapitän zwangsweiſe dazu anhalten, da dieſer hierzu nicht nur zivilrechtlich gegenüber dem Schiffsmann, ſondern auch öffentlichrechtlich verpflichtet iſt.[443a]) Außerdem kann der Schiffsmann für den Fall, daß die Beſcheinigung unwahre Angaben enthält, vom Seemannsamt verlangen, daß dieſes den Tatbeſtand unterſucht und das Ergebnis dem Schiffsmann beſcheinigt. Dieſe Beſcheinigung ſoll dem Schiffsmann einen vorläufigen Ausweis über das abgeſchloſſene Dienſtverhältnis geben und ihn in die Lage ſetzen, eine neue Stelle zu erlangen, was ihm mit der ungünſtigen falſchen Dienſtbeſcheinigung wahrſcheinlich nicht möglich wäre.[444])

Außerdem hat der Kapitän dem Schiffsmann auf Verlangen ein Zeugnis über Führung und Leiſtungen zu erteilen. Hier liegt lediglich eine privatrechtliche Verpflichtung des Kapitäns gegenüber dem Schiffsmann vor, nicht aber eine öffentlichrechtliche.[444a]) Denn für die Erteilung des Zeugniſſes beſteht nicht ein öffentliches Intereſſe, wie für die Eintragung der Dienſtbeſcheinigung, da das Zeugnis nicht in das Seefahrtsbuch des Schiffsmanns eingetragen und daher nicht Beſtandteil der öffentlichen Perſonalbeſcheinigung des Schiffsmanns (Seepaß) wird.[445]) Außerdem fehlt auch eine Beſtimmung, aus der ein dahingehender öffentlichrechtlicher Anſpruch abgeleitet werden könnte. Denn dieſer kann nicht auf § 19 S.O. geſtützt werden, etwa aus dem Grunde, daß dieſe Beſtimmung ſich nicht unter den Vorſchriften über den Heuervertrag, ſondern im Abſchnitte über die Seefahrtsbücher findet, da die S.O. die öffentlich- und privatrechtlichen Pflichten nicht ſo ſtreng voneinander getrennt hat. Auch iſt der Zeugnisanſpruch des Schiffsmanns nicht durch eine Strafbeſtimmung geſichert, aus der eventuell ſonſt die öffentlichrechtliche Pflicht hergeleitet werden könnte.[445a])

Auch der Anſpruch des Schiffsmanns auf ein Zeugnis beruht nur auf § 19 S.O. und nicht etwa auf § 630 BGB. Dieſes iſt hinſichtlich des Zeugniſſes viel klarer zu erkennen als bezüglich der Dienſtbeſcheinigung. Denn § 19 begründet nur eine privatrechtliche Pflicht des Kapitäns gegenüber dem Schiffsmann. Ergäbe ſich deſſen Zeugnisanſpruch ſchon aus § 630 BGB., ſo wäre dieſe Vorſchrift des

443) HOLG. vom 22. I. 1902 zitiert in Knitzſchky-Rudorff S. 471; Schaps S. 180 Anm. 10.
443a) Mannhardt S. 53/54.
444) Mot. 1872 zu § 20; Mannhardt nennt es Erſatzvermerk (S. 53).
444a) Mannhardt S. 54 Anm. 1.
445) Schaps S. 178 Anm. 2; Korn S. 131—133; Loewe § 7 Anm. 2.
445a) Mannhardt S. 18.

§ 19 S.O. überflüssig. Dagegen kann nicht geltend gemacht werden, daß es sich hier um zwei verschiedene Ansprüche handle, deren einer sich gegen den Kapitän (§ 19 S.O.), deren anderer sich aber gegen den Reeder (§ 630 BGB.)[446] richte. Denn der Kapitän ist durch § 19 nur als Vertreter des Reeders verpflichtet.[447] Daher besteht kein Anlaß zur Annahme, daß § 19 die Zeugnismaterie nicht hat erschöpfend regeln wollen, sodaß neben der speziellen Bestimmung noch die allgemeine Vorschrift des § 630 BGB. anwendbar wäre.

Da nun die S.O. durch zwingende Bestimmung dem Kapitän die Pflicht, ein Zeugnis zu erteilen, auferlegt hat, so können auch Reeder und Schiffsmann diese Pflicht des Kapitäns nicht durch Vereinbarung ausschließen oder auf eine andere Person übertragen. Daher hat die Bestimmung des Tarifvertrages, daß das Zeugnis für die Schiffsoffiziere vom Reeder zu erteilen ist, insoweit keine Wirkung, als es sich um nichtfestangestellte Offiziere handelt; für das feste Anstellungsverhältnis gilt die Bestimmung des § 19 jedoch nicht unmittelbar.[448] Auf den ersten Blick erscheint auch die Bestimmung des § 54 MT. bedenklich, daß das Zeugnis für die Schiffsleute vom zuständigen Ressortchef auszustellen ist, während der Kapitän es nur dem Schiffsmann aushändigen muß und berechtigt ist, es gegenzuzeichnen. Denn auch hier scheint eine Uebertragung der Pflicht des Kapitäns, das Zeugnis zu erteilen, vorzuliegen. Dies ist aber nicht die Absicht des § 54 MT. Denn § 54 will den Schiffsmann lediglich davor schützen, daß auf großen Schiffen der Kapitän, der den einzelnen Schiffsmann meist persönlich nicht kennt, das Zeugnis auf Grund mündlicher Angaben des Ressortchefs ausschreibt, da mündliche Angaben leicht falsch verstanden werden können.[449] Der Kapitän soll trotzdem aber derjenige bleiben, der dem Schiffsmann das Zeugnis im Sinn des § 19 erteilt. Denn § 54 Abs. 1 bestimmt ausdrücklich, daß der Kapitän dem Schiffsmann das Zeugnis auszuhändigen hat. Das bedeutet aber, daß der Schiffsmann das Zeugnis vom Kapitän fordern kann, daß sein Anspruch sich gegen den Kapitän richtet; denn sonst wäre diese Bestimmung überflüssig, da es sinnlos wäre, eine Bestimmung darüber zu treffen, wer als Bote dem Schiffsmann das Zeugnis zu bringen habe. Der Schiffsmann hat daher keinen direkten Anspruch gegen den zuständigen Ressortchef, sondern kann lediglich vom Kapitän verlangen, daß ihm nur ein solches Zeugnis erteilt wird, das vom Ressortchef ausgeschrieben ist. § 54 MT. will also nicht den Zeugnisanspruch auf eine andere Person übertragen, sondern nur eine besondere Eigenschaft des Zeugnisses festsetzen. Daher ist die Vorschrift des § 54 MT. sehr gut mit § 19 S.O. in Einklang zu bringen und nicht unwirksam.

---

446) Vgl. Wortlaut der §§ 630 BGB. und 19 S.O.; auch Pappenheim S. 592.
447) Vgl. oben Anm. 437.
448) Vgl. unten § 22.
449) Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider.

Da § 630 hat hinsichtlich des Inhalts des Zeugnisses nur bestimmt, daß es über die Führung und Leistung des Schiffsmanns Auskunft geben müsse. Da § 630 BGB. an das nach dieser Bestimmung auszustellende Zeugnis dieselben Anforderungen stellt, so kann man auch im Heuerrecht die allgemeinen Regeln anwenden, die die Rechtsprechung über das Dienstzeugnis aufgestellt hat. Es würde jedoch hier zu weit führen, näher auf diese Regeln einzugehen, vor allem die zahlreichen darüber bestehenden Streitfragen zu beleuchten. Es sollen daher nur kurz die wichtigsten Grundsätze angedeutet werden. Die tatsächlichen Angaben im Zeugnis müssen unbedingt der Wahrheit entsprechen[450]. Urteile, die im Zeugnis über die Führung und Leistung des Schiffsmanns abgegeben sind, müssen nach bestem Wissen und Gewissen gefällt sein, es ist jedoch nicht nötig, daß sie objektiv richtig sind, es genügt, daß der Kapitän bei Anwendung der nötigen Sorgfalt aus den vorliegenden Umständen die betreffende Schlußfolgerung ziehen konnte[451]. Soweit sie aber der Wahrheit entsprechen, darf das Zeugnis auch ungünstige Angaben über den Schiffsmann enthalten[452]. Im Interesse der Rechtssicherheit wie auch der Unparteilichkeit der Rechtsprechung sind die neueren Bestrebungen im Arbeitsrecht in höchstem Maße zu bedauern, die auf eine Abschwächung dieses Grundsatzes abzielen[453]. Ferner muß das Zeugnis Angaben über alle wichtigen Punkte und ein vollständiges Urteil enthalten; denn aus dem Fehlen von Angaben über einzelne Punkte kann gefolgert werden, daß diese für den Schiffsmann ungünstig ausgefallen wären[454]. Andererseits dürfen aber auch in das Zeugnis nur Angaben aufgenommen werden, die sich nicht auf die Leistungen oder die Führung des Schiffsmanns beziehen[455]. Unter Führung ist nur Betragen im Dienst zu verstehen[456], jedoch darf auch die außerordentliche Führung im Zeugnis erwähnt werden, soweit diese auf das Dienstverhältnis Einfluß gehabt hat oder hätte haben können[457]. Der Kündigungsgrund ist stets in das Zeugnis aufzunehmen, wenn er in Zusammenhang mit der Führung oder der Leistung steht, auch wenn es sich um die außerordentliche Führung handelt, da diese in dem besonderen Fall Einfluß auf das Dienstverhältnis gehabt hat[458]. Streitig ist jedoch die Frage, ob ein Kündigungsgrund erwähnt werden darf, der in keinerlei Beziehung zur Führung oder Leistung steht[459]. M. E. muß diese Frage bejaht werden, denn fehlt eine Angabe über den Grund der Kündigung, so liegt die Annahme

450) Planck § 630 Anm. 4; OLG. 8, 28, 188.
451) Planck § 630 Anm. 4; A.M. Hueck-Nipperdey 1931 S. 282.
452) Sp. 427/23; 148/29; 147/30.
453) So: OLG. Celle in E. 28, 188; RGR.Komm. § 630 Anm. 4, etc.
454) RGR.Komm. § 630 Anm. 4; Seuff.Arch. 69 Nr. 37.
456) Hueck-Nipperdey S. 240.
457) Planck § 630 Anm. 4b, Hueck-Nipperdey 1931 S. 282.
458) Planck § 630 Anm. 4b.
459) Planck § 630 Anm. 4a. A.M. RGR.Komm. § 630 Anm. 4.
460) Dafür Planck § 630 Anm. 4b; dagegen OLG. Dresden E. 13, 443.

nahe, daß dieſe infolge eines für den Schiffsmann unangenehmen Umſtandes erfolgt iſt.

Iſt ein Zeugnis unvollſtändig oder enthält es Angaben, die nicht der Wahrheit entſprechen oder in keinem Zuſammenhang zu Führung und Leiſtung ſtehen, ſo hat der Schiffsmann einen privatrechtlichen, klagbaren Anſpruch gegen den Kapitän auf Vervollſtändigung bezw. Berichtigung des Zeugniſſes.[461]) Ebenſo kann er auch gegen den Kapitän im Klagewege vorgehen, wenn dieſer ihm die Erteilung eines Zeugniſſes überhaupt verweigert.[461]) Schaps[462]) und Brodmann[463]) vertreten nun die Anſicht, daß auch in dieſen Fällen das Seemannsamt eingreifen und den Kapitän zwangsweiſe zur Zeugniserteilung oder -berichtigung anhalten kann. Dieſer Standpunkt iſt jedoch nicht zu billigen. Denn das Seemannsamt iſt nur generell zum Eingriff berechtigt, ſoweit der Kapitän ſeinen öffentlichrechtlichen Pflichten nicht nachkommt; der Kapitän iſt aber zur Zeugniserteilung nur privatrechtlich gegenüber dem Schiffsmann verpflichtet. In zivilrechtlichen Beziehungen zwiſchen den Vertragsparteien darf das Seemannsamt aber nur dann eingreifen, wenn ein Geſetz oder eine Rechtsverordnung dies ausdrücklich geſtattet. Denn auf Grund der in Deutſchland herrſchenden Gewerbefreiheit kann die Geſtaltung und Erfüllung von Arbeitsverträgen nur inſoweit von der öffentlichen Gewalt beſchränkt werden, als dieſe durch ein Geſetz oder eine Rechtsverordnung ausdrücklich dazu ermächtigt iſt.[464]) Eine ſolche ausdrückliche Ermächtigung iſt aber im vorliegenden Fall nicht gegeben. Schaps und Brodmann berufen ſich zwar darauf, daß die Begründung zum Entwurf der Seemanns-Ordnung von 1902[465]) einen ſolchen Eingriff für zuläſſig erklärt hat. Dieſe Aeußerung der Motive iſt aber unmaßgeblich. Denn ſie iſt im Geſetz nicht zum Ausdruck gebracht worden, da § 21 wohl dem Schiffsmann einen Anſpruch gegen das Seemannsamt gibt, dieſem aber keine Ermächtigung erteilt. Es iſt auch nicht angängig, in Rückſicht auf dieſen Standpunkt des Geſetzgebers die Vorſchrift des § 21 extenſiv auszulegen; denn Vorſchriften, die die Staatsgewalt zu Eingriffen in die Gewerbefreiheit ermächtigen, dürfen nicht weiter ausgelegt werden, als ihr Wortlaut es geſtattet, da die Ermächtigung ausdrücklich, d. h. im Text des Geſetzes zum Ausdruck gebracht ſein muß.[466]) Daher kann das See-

461) Loewe § 21 Anm.; Knitſchky-Rudorff S. 471, Anm. 2 zu § 21; Perels § 21 Anm. 2; Hueck-Nipperdey 1931 S. 283.

462) Schaps S 180 Anm. 11.

463) Brodmann S. 505 Anm. zu § 21 S.O.

464) Art. 114, 151 RV.; Anſchütz Komm. zur RV. Art. 151, Anm 4; Landmann-Rohmers, Kommentar zur Gewerbeordnung § 1 Anm. 1 a k; K. Ehlers, Bemerkungen zu der Frage, ob das Seemannsamt befugt iſt, Beſtimmungen des Heuervertrags von d. Aufnahme in die Muſterrolle auszuſchließen.

466) Mannhardt S. 17/18.

mannsamt den Kapitän nicht zur Erteilung oder Berichtigung des Zeugniſſes anhalten.[467])

Der Schiffsmann kann aber auch hinſichtlich des Zeugniſſes nach § 21 S.O. Unterſuchung des Sachverhaltes und Beſcheinigung des Ergebniſſes vom Seemannsamt verlangen, wenn der Kapitän die Ausſtellung verweigert oder das Zeugnis unwahre Angaben enthält. Dieſer Anſpruch ſteht dem Schiffsmann jedoch nicht nur dann zu, wenn er die Richtigkeit der Angaben im Zeugnis beſtreitet, ſondern auch dann, wenn das Zeugnis über Punkte ſchweigt, die für den Schiffsmann nicht ungünſtig ſind. Denn das Schweigen ſteht einer ungünſtigen, alſo unwahren Angabe gleich.[435]) Enthält das Zeugnis aber Angaben, die zwar wahr ſind, aber in keiner Beziehung zu Führung und Leiſtung, ſo hat der Schiffsmann dieſen Anſpruch nicht. Denn es wird nicht dadurch unrichtig, daß es über den ihm geſetzten Rahmen hinausgeht. Außerdem würde es dem Schiffsmann auch nichts nützen, wenn ihm vom Seemannsamt beſcheinigt würde, daß beſtimmte Angaben im Zeugnis zwar wahr ſeien, aber nicht in das Zeugnis hineingehörten.

Zum Schluß ſei noch darauf hingewieſen, daß der Schiffsmann den Anſpruch aus § 21 gegen das Seemannsamt nur geltend machen kann, wenn das Zeugnis, nicht aber, wen die Dienſtbeſcheinigung *verweigert* wird. Dieſer Unterſchied iſt darauf zurückzuführen, daß bezüglich der Dienſtbeſcheinigung ein ſolcher Anſpruch überflüſſig iſt, da das Seemannsamt den Kapitän zur Eintragung der Dienſtbeſcheinigung anhalten, dieſe alſo dem Schiffsmann ſofort verſchaffen kann, ſodaß es einer proviſoriſchen Beſcheinigung nicht bedarf.[468])

467) Loewe § 21 Anm.; v. Hippel § 21 Anm. 2.
468) Vgl. Anm. 444.

II. Teil

Beendigung des festen Anstellungsverhältnisses.

§ 20.

Entstehung und Wesen des festen Anstellungsverhältnisses.

Neben dem Heuerverhältnis, dem Rechtsverhältnis, das nach der S.O. zwischen dem Reeder und seinen Schiffsleuten und -offizieren besteht, hat der Tarifvertrag noch für die Schiffsoffiziere ein besonderes Rechtsverhältnis geschaffen, das unter bestimmten Umständen zur Entstehung gelangt. Der Tarifvertrag verfolgt hiermit den Zweck, die Schiffsoffiziere in ein engeres und langandauerndes Verhältnis zu ihrem Reeder zu bringen, als es bei dem gewöhnlichen Heuerverhältnis der Fall ist.[468a])

Nach § 40 Abs. 1 MT. (ebenso § 31 Abs. 1 Schl.TV.) gilt ein Offizier, der mindestens 12 Monate im Dienst ein und derselben Reederei steht, als zu dieser in fester Anstellung befindlich.

Die feste Anstellung eines Schiffsoffiziers setzt also voraus, daß dieser sich mindestens 12 Monate im Dienst ein und derselben Reederei befindet.[469]) Feste Anstellung können nur Schiffsoffiziere erwerben, d. h. nach § 12 S.O. diejenigen Mitglieder der Schiffsbesatzung, die zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes angestellt sind und zur Ausübung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungszeugnisses bedürfen. Hierzu gehören der 1.-4. Offizier und der 1.-4. Maschinist, aber nicht der Verwalter oder die höheren Chargen des Verwaltungs- und Bedienungspersonals, da diese weder zur nautischen oder zur technischen Führung des Schiffes berufen sind.[470]) Nach 12monatigem, ununterbrochenen Dienst bei derselben Reederei entsteht das Anstellungsverhältnis von selbst; denn § 40 bestimmt, daß der Schiffsoffizier mit diesem Zeitpunkt „als in fester Anstellung befindlich" gilt. Als Dienstzeit ist die Zeit anzusehen, während der ein rechtliches Dienstverhältnis zwischen dem Offizier und dem Reeder besteht. Es ist gleichgültig, ob der Offizier während dieser Zeit fortlaufend tatsächlich Dienst getan hat.[471]) Denn der Tarifvertrag sieht ein Ruhen des tatsächlichen Arbeitsverhältnisses nicht als Unterbrechungen im Sinn des § 40 an; das ergibt sich daraus, daß es die Fälle des Ruhens wie etwa den Urlaub nicht zwischen den Unter-

468a) P. Ehlers S. 167 ff.
469) § 42 Abs. 1 MT.
470) Sp. 113/30, 176/30.
471) A.M.: Sp. 211/24.

brechungen aufgezählt hat, die ausnahmsweiſe nicht als Unterbrechungen im Sinn des § 40 wirken ſollen.

Das rechtliche Dienſtverhältnis aber kann für die 12monatige Dienſtzeit nur inſoweit angerechnet werden, als es nicht unterbrochen iſt. Hat die Unterbrechung jedoch einen Monat nicht überſchritten oder geſchah ſie bei längerer Dauer infolge einer Erkrankung oder zwecks Beſuchs einer Seefahrts- oder Funkerſchule oder techniſchen Lehranſtalt, ſo darf nach § 40 Abſ. 3 ausnahmsweiſe die vor der Unterbrechung liegende Zeit bei Berechnung der 12monatigen Dienſtzeit mitgerechnet werden. Die Zeit der Unterbrechung ſelbſt wird aber in keinem Fall mitgezählt.[472])

Auf die Dienſtzeit iſt ferner nicht nur die Zeit anzurechnen, während der der Offizier als Schiffsoffizier tätig war, ſondern auch ſchon die, die er als Schiffsmann abgedient hat. Denn § 40 zählt zu den Unterbrechungen, die eine Anrechnung der vorhergehenden Dienſtzeit zulaſſen, auch diejenige, die infolge des Beſuchs einer Seefahrtsſchule eintritt; hat der Schiffsangeſtellte Offiziersſtellung, ſo hat er im Regelfall bislang nur einmal die Seefahrtsſchule beſucht, nämlich nach Vollendung ſeiner Fahrzeit als Vollmatroſe zur Vorbereitung auf das Steuermannsexamen; da § 40 nun die vor dieſer Unterbrechung als Schiffsmann geleiſtete Zeit für anrechnungsfähig erklärt, ſo folgt, daß der Tarifvertrag die als Schiffsmann geleiſtete Dienſtzeit ſchlechthin angerechnet ſehen will.

Als Dienſt bei demſelben Reeder gilt auch der Dienſt bei mehreren Partenreedereien, die von demſelben Korreſpondenzreeder geleitet werden (§ 40 Abſ. 1 MT.) oder bei Reedereien, die dieſelben Inhaber haben und wirtſchaftlich als ein Unternehmen anzuſehen ſind.[473]) Zu dem dem derzeitigen Reeder geleiſteten Dienſt rechnet auch der Dienſt während einer Vercharterung des Schiffs[474]); jedoch iſt der Dienſt nicht anzurechnen, der bei einer ev. Veräußerung des Schiffs dem Veräußerer geleiſtet iſt[475]), außer wenn der Erwerber ſich zur Anrechnung der Dienſtzeit ausdrücklich verpflichtet hat oder der Reedereibetrieb des Veräußerers und Erwerbers wirtſchaftlich dasſelbe Unternehmen ſind und die Rechtsnachfolge nur durch Veränderung der juriſtiſchen Natur desſelben eingetreten iſt.[476]) Schließlich iſt zur Entſtehung des feſten Anſtellungsverhältniſſes erforderlich, daß der Offizier ſich bei Ablauf der 12 Monate in einem auf unbeſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältnis befindet.[477]) Denn § 40 MT. (§ 31 Schl.TV.) gilt nur bei Anheuerung auf unbeſtimmte Zeit, da § 40 eng an § 39 angeſchloſſen iſt, der die Kündigung für die auf

472) Sp. 310/25; Beſprechung der 3 Vorſitzenden des Schiedsgerichts vom 2. XI. 1925.
473) Sp. 99/29.
474) Sp. 387/24, 220/26.
475) Sp. 255/25.
476) Sp. 105/27; Beſprechung der drei Vorſitzenden des Schiedsgerichts vom 2. XI. 1925.
477) Sp. 21/28, 117/30.

unbeſtimmte Zeit abgeſchloſſenen Heuerverhältniſſe regelt.[477]) Außerdem würde es dem Charakter eines Heuerverhältniſſes auf beſtimmte Zeit widerſprechen, wenn bei Dauer des Verhältniſſes über 12 Monate hinaus ſelbſttätig ein auf unbeſtimmte Zeit laufendes Rechtsverhältnis entſtehen würde.[477])

Der Tarifvertrag regelt nun zwar eingehend die Entſtehung des feſten Anſtellungsverhältniſſes; er läßt aber über deſſen Weſen und rechtliche Natur völlige Unklarheit beſtehen. Aus § 40 Abſ. 1 iſt lediglich zu entnehmen, daß es ſich bei der feſten Anſtellung um ein beſonderes, vom Heuerverhältnis verſchiedenes Rechtsverhältnis handelt.[478]) Ueber die Beſonderheiten dieſes Verhältniſſes ſchweigt der Tarifvertrag faſt völlig. Nun hat das Tarifſchiedsgericht in rechtsſchöpferiſcher Rechtſprechung als Charakteriſtikum des feſten Anſtellungsverhältniſſes die Verpflichtung des Schiffsoffiziers feſtgeſtellt, jeden ihm vom Reeder angebotenen, zumutbaren Dienſt mit angemeſſener Stellung und Heuer auf jedem Schiff des Reeders anzunehmen.[479]) Der Schiffsoffizier muß alſo während des Beſtehens des Anſtellungsverhältniſſes auf Anfordern den Dienſt wechſeln und Dienſt auf verſchiedenen Schiffen tun. Da für jede Stelle die Dienſtbedingungen und ſomit auch die Rechtsbeziehungen zwiſchen Reeder und Offizier verſchiedene ſind, ſo kommt man zu dem erſtaunlichen Schluß, daß ſich Rechtsbeziehungen zwiſchen den Parteien dauernd ändern können, obwohl ein und dasſelbe Rechtsverhältnis zwiſchen ihnen beſtehen bleibt. Es ſcheint daher ſo, als ob das feſte Anſtellungsverhältnis ein Rechtsverhältnis veränderlichen Inhalts wäre, das bei Eintritt der feſten Anſtellung an die Stelle des früheren Heuerverhältniſſes träte.

Dieſe Anſicht iſt vom Tarifſchiedsgericht früher vertreten worden.[480]) Es hat in einer Entſcheidung[480]) nämlich ausgeführt, daß bei Eintritt der feſten Anſtellung das Rechtsverhältnis des Offiziers vom Schiff gelöſt und auf den Reeder übertragen würde. Damit ſagt das Tarifſchiedsgericht aber nichts anderes als, daß das feſte Anſtellungsverhältnis zwar ein beſonderes Rechtsverhältnis ſei, ſich aber aus dem Heuerverhältnis entwickele und im Heuervertrag ſeine rechtliche Grundlage habe. Gegen dieſe Anſicht beſtehen jedoch erhebliche Bedenken. Einmal iſt es durchaus ungewöhnlich, daß der Offizier verpflichtet ſein ſollte, ſich innerhalb gewiſſer Grenzen jede Veränderung des feſten Anſtellungsverhältniſſes gefallen laſſen zu müſſen, daß alſo der Reeder das Recht hätte, das mit dem Offizier beſtehende Rechtsverhältnis jederzeit einſeitig inhaltlich zu verändern; denn das wäre nur ſchwer mit dem Charakter eines zweiſeitig verpflichtenden Rechtsverhältniſſes in Einklang zu bringen. Ferner würde die Kon-

478) Das iſt aus dem Ausdruck „In feſter Anſtellung befindlich“ zu entnehmen, da die feſte Anſtellung dadurch in Gegenſatz zu der gewöhnlichen Anſtellung geſetzt wird (Sp. 278/24, P. Ehlers S. 169/170.)
479) Sp. 395/24, 278/24, 16/24, 272/27, 49/28, 146/28, 99/29.
480) Sp. 278/24.

ſtruktion dazu führen, daß ein Offizier, der einen Dienſt ablehnt und damit kündigt, trotzdem dieſen Dienſt antreten müßte und bis zum Ablauf der Kündigungsfriſt darin verharren müßte, da der Reeder durch die Zuweiſung die Dienſtpflicht des Offiziers auf dieſe Stelle konzentriert hätte, ſodaß dieſer auf Grund des feſten Anſtellungsverhältniſſes trotz deſſen nahen Ende den zugewieſenen Dienſt zu tun verpflichtet wäre. Es wäre aber ganz unſinnig, wenn der Offizier für ſo kurze Zeit noch den neuen Dienſt antreten müßte. Schließlich iſt dieſe Konſtruktion auch mit den Vorſchriften über die Muſterung nicht in Einklang zu bringen. Wird nämlich dem Offizier ein neuer Dienſt auf einem anderen Schiff zugewieſen, ſo iſt erforderlich, daß er auf dem alten Schiff ab- und auf dem neuen angemuſtert wird. Für die Ab- und Anmuſterung iſt aber das Vorhandenſein besonderer Heuerverträge erforderlich, da die Abmuſterung die Verlautbarung des Erlöſchens des alten, die Anmuſterung aber die Verlautbarung des neuen Heuerverhältniſſes iſt. Nun beſtehen aber nach jener, hier bekämpften Anſicht keine einzelne Heuerverhältniſſe, die einander ablöſen, ſondern nur das eine fortlaufende feſte Anſtellungsverhältnis. Dies wäre mit der Anmuſterung noch in der Weiſe zu vereinen, daß man die Anmuſterung hier nicht als Verlautbarung des neuen Heuerverhältniſſes, ſondern als die des veränderten Inhalts des feſten Anſtellungsverhältniſſes bezeichnete. Anders verhält es ſich jedoch mit der Abmuſterung, da dieſe als Verlautbarung der Beendigung des Heuerverhältniſſes deſſen Erlöſchen vorausſetzt.[481]) Beſtände nun zwiſchen den Parteien kein Heuerverhältnis, ſo wäre bei Beendigung des Dienſtes auf einem beſtimmten Schiff entweder die Abmuſterung gegenſtandslos und überflüſſig oder das feſte Anſtellungsverhältnis müßte vor jeder Abmuſterung beendet werden, wenn man dies Verhältnis als jenes Dienſtverhältnis anſieht, deſſen Erlöſchen durch die Abmuſterung verlautbart wird. Da die Abmuſterung aber nach § 18 S.O. ſtets beim Wechſel des Schiffs vorgenommen werden muß, ſo iſt es nicht möglich, daß ſie gegenſtandslos wird. Andererſeits geht es auch nicht an, daß das feſte Anſtellungsverhältnis vor jeder Abmuſterung beendet wird, da es ſeinem Weſen nach gerade den Dienſt auf einem beſtimmten Schiff überdauern ſoll. Daraus ergibt ſich, daß jene Konſtruktion mit den Abmuſterungsvorſchriften nicht in Einklang gebracht werden kann. Es iſt eben unmöglich, daß das feſte Anſtellungsverhältnis einen beſtimmten Dienſt überdauert, ſolange es das einzige Rechtsverhältnis iſt, das zwiſchen Reeder und Offizier beſteht.

Hieraus folgt nun nicht nur, daß jene Anſicht des Tarifſchiedsgerichts irrig iſt, ſondern es ergibt ſich auch ſchon der Weg zur richtigen Konſtruktion. Es muß eben neben dem feſten Anſtellungsverhältnis noch ein zweites Rechtsverhältnis zwiſchen Reeder und Offizier beſtehen, ſolange dieſer einen beſtimmten Dienſt innehat. Da dies

481) Vgl. oben § 12.

aber nur für die Dauer des Dienſtes auf einem beſtimmten Schiff beſteht, iſt es nichts anderes als ein Heuerverhältnis. Es erliſcht mit Beendigung des beſtimmten Dienſtes, mit Antritt einer neuen Stelle entſteht ein neues Heuerverhältnis. Daraus ergibt ſich alſo, daß neben dem feſten Anſtellungsverhältnis eine Reihe aufeinanderfolgender Heuerverhältniſſe einherläuft, die je für die Dauer eines beſtimmten Dienſtes beſtehen.[482])

Jedoch auch dieſer Konſtruktion ſcheint ſich eine Schwierigkeit entgegenzuſtellen. Denn jedes Heuerverhältnis fordert den Abſchluß eines beſonderen Heuervertrages; dieſer ſcheint hier aber zu fehlen. Dieſe ſcheinbare Schwierigkeit iſt jedoch leicht beſeitigt. Denn bei genauer Betrachtung entdeckt man, daß dem Antritt jeden neuen Dienſtes ſehr wohl der Abſchluß eines neuen, beſonderen Heuervertrages vorangeht. Denn durch die Zuweiſung des Dienſtes bietet der Reeder dem Offizier den neuen Heuervertrag an, den dieſer dadurch annimmt, daß er ſich ausdrücklich oder ſtillſchweigend zur Uebernahme dieſes Dienſtes bereit erklärt.

Die einzelnen Heuerverhältniſſe regeln nun die beſonderen Rechtsbeziehungen, die zwiſchen den Parteien während eines beſtimmten Dienſtes beſtehen. Da aber je nach dem Dienſt auch die Dienſtpflicht verſchieden iſt, ſo iſt dieſe Inhalt der einzelnen Heuerverträge, nicht aber des feſten Anſtellungsverhältniſſes. Daher iſt die ſich aus dieſem ergebende Pflicht des Offiziers jeden zumutbaren Dienſt anzunehmen, nicht eine allgemeine Dienſtpflicht, d. h. die Verpflichtung zur Leiſtung jeden zumutbaren Dienſtes, ſondern die Verpflichtung jeden vom Reeder angebotenen, angemeſſenen Heuervertrag einzugehen, alſo eine Kontrahierungspflicht.

Wir kommen alſo zu dem Ergebnis, daß das feſte Anſtellungsverhältnis den Offizier zum Abſchluß jeden zumutbaren Heuervertrages verpflichtet, daß es alſo ein Rahmenverhältnis iſt, das die einzelnen Heuerverhältniſſe einhüllt.

Der Schiffsoffizier iſt nun nicht zur Eingehung eines jeden ihm vom Reeder angebotenen Heuervertrages verpflichtet. Denn die Kontrahierungspflicht des Offiziers beſteht nur in gewiſſen Grenzen, d. h. nur dann, wenn der angebotene Heuervertrag gewiſſe Mindeſtbedingungen enthält. Die wichtigſte Bedingung iſt die, daß der angebotene Dienſt mit Offiziersrang verbunden iſt und daß die dafür verſprochene Heuer nicht geringer iſt als die Heuer, die dem Offizier nach dem Heuervertrag zukam, welcher bei Beginn der feſten Anſtellung galt.[483]) Ferner iſt erforderlich, daß der Zuſtand und die

---

482) Dieſe Anſicht ſcheint neuerdings auch vom Tariffchiedsgericht geteilt zu werden; denn es hat ausgeſprochen, daß das feſte Anſtellungsverhältnis von der Fortdauer des Heuervertrages (ungenau ſtatt Heuerverhältnis) für ein beſtimmtes Schiff unabhängig ſei (Sp. 9/29) und ſich in verſchiedenen Beziehungen von dem einfachen durch den Muſterungsvertrag (ungenau für Heuervertrag) geſchloſſene Verhältnis unterſcheide (Sp. 99/29).

483) Sp. 16/24, 395, 278/24, 272/27, 49/28, 99/29; abweichend: Sp. 146/28.

inneren Einrichtungen des Schiffes, auf dem der Offizier Dienſt tun ſoll, ſowie die darauf herrſchenden Zuſtände den Dienſt zumutbar erſcheinen laſſen.[484]) Vor allem muß das Schiff ſeetüchtig ſein und die Logisräume ſich in einem hygieniſch einwandfreien Zuſtand befinden. Es genügt jedoch, daß der Zuſtand des Schiffes und die Verhältniſſe an Bord in dem Augenblick in Ordnung ſind, in dem dem Schiffsoffizier der Dienſt angeboten wird; der Offizier darf den Dienſt nicht mit der Begründung ablehnen, daß ſie früher einmal derart geweſen ſind, daß der Dienſt damals nicht zumutbar erſchien (z. B. in dem Fall, daß das Schiff früher einmal Ungeziefer gehabt hat, jetzt aber keine Anhaltspunkte beſtehen, daß Ungeziefer noch vorhanden iſt.[485]) Jedoch muß der Schiffsoffizier eine Stelle annehmen, die einen niederen Grad hat, als die, welche er bei Beginn der feſten Anſtellung hatte, wenn die Heuer nur gleich hoch iſt.[486]) Nach neuerer Rechtſprechung iſt der Schiffsoffizier durch das feſte Anſtellungsverhältnis auch zum Abſchluß angemeſſener Landarbeitsverträge verpflichtet.[487]) Der feſtangeſtellte Offizier muß nun nicht nur Heuerverträge jeder Art eingehen, ſondern er muß ſie auch jederzeit annehmen, außer wenn er durch Krankheit daran gehindert iſt[488]) oder der Reeder für beſtimmte Zeit auf ſeinen Kontrahierungsanſpruch verzichtet hat (Werksurlaub oder gehaltloſer Urlaub).[489])

Die Verhältniſſe der letzten Zeit haben nun gezeigt, daß die Grenzen, die das T.Sch.G. der Kontrahierungspflicht des Schiffsoffiziers gezogen hat, zu eng ſind. Denn bei den Perſonaleinſchränkungen, zu denen die Reeder infolge der dauernd rückgehenden Konjunktur heutzutage gezwungen ſind, kann ein Reeder ſeinen alten Offizieren nur dadurch noch Beſchäftigung verſchaffen, daß er ihnen geringere Offiziersſtellen, kleine Landpoſten oder gar Schiffsmannsſtellen zuweiſt. Es dürfte ſich daher empfehlen, dieſe Grenzen durch einen neuen Tarifvertrag ausdrücklich zu erweitern; dem praktiſchen Bedürfnis würde es am meiſten entſprechen, wenn der neue Tarif den feſtangeſtellten Offizier verpflichten würde, Offiziersſtelle mit geringerer Heuer als der, die er bei Beginn der feſten Anſtellung erhielt, ſowie jeden zumutbaren Landdienſt (nicht angemeſſenen) anzunehmen. Als Ausgleich hierfür könnte dem Schiffsoffizier ein friſtloſes Kündigungsrecht für den Fall zugeſtanden werden, daß ihm eine Stelle mit geringerer Heuer als der Anfangsheuer zugewieſen würde.

Einen wenn auch etwas zaghaften Schritt hat der Manteltarifvertrag von 1931 in dieſer Richtung gemacht. Er hat nämlich im § 40 Abſ. 4 beſtimmt, daß mit Schiffsoffizieren, die als Bordwach-

484) Vgl. Anm. 479.
485) Sp. 272/27.
486) Wie Anm. 483.
487) Sp. 282/26.
488) Sp 165/29.
489) Vgl. Sp. 181/25; 287/25; 256/29.

offiziere, Bordingenieure oder in anderer Stellung auf einem aufliegenden Schiff oder an Land Dienſt tun, unter Aufrechterhaltung des Anſtellungsverhältniſſes eine abweichende Regelung der Bezüge zwiſchen Reederei und Schiffsoffizieren vereinbart werden kann. Dies bedeutet jedoch nicht, daß der Schiffsoffizier verpflichtet iſt, ſich eine abweichende, einſeitig vom Reeder beſtimmte Heuerregelung gefallen zu laſſen.[489a]) Der Tarifvertrag will lediglich den Parteien ermöglichen, in dieſer Beziehung vom Tarif abweichende Vereinbarungen zu treffen; da nach § 56 MT. Sondervereinbarungen ungültig ſind[489b]), muß der Tarifvertrag die Zuläſſigkeit derartiger Abreden über die Heuer in einer beſonderen Beſtimmung feſtſetzen.

Gegenüber der Kontrahierungspflicht des Offiziers ſteht dieſem das feſte Anſtellungsverhältnis auch einige Rechte, nämlich ein beſonderes mit längeren Friſten ausgeſtattetes Kündigungsrecht und den Anſpruch auf Gewährung einer gewiſſen Zeit für die Umſchau nach einer neuen Stellung zu. Ferner bietet das feſte Anſtellungsverhältnis dem Offizier auch den Vorteil, längere Zeit hindurch feſten Verdienſt zu haben. Es iſt aber ſehr zweifelhaft, inwieweit ihm in dieſer Hinſicht ein klagbarer Anſpruch zuſteht. Er kann vom Reeder nicht verlangen, beſchäftigt zu werden, denn der Tarifvertrag hat ihm kein Recht auf Beſchäftigung geben wollen. Für den Fall, daß er trotz Fortdauer des feſten Anſtellungsverhältniſſes ohne Beſchäftigung gelaſſen wird, hat das Tarifſchiedsgericht ihm bis jetzt nach § 615 BGB. ſchlechthin den Fortbezug ſeiner Heuer zugeſprochen.[490]) Hiergegen beſteht jedoch ein ſchwerwiegendes Bedenken. Der Schiffsoffizier kann nach § 615 BGB. Fortbezug der Heuer nur ſolange fordern, als ein Heuerverhältnis beſteht, da der Heueranſpruch ſich nicht aus dem feſten Anſtellungsverhältnis, ſondern aus dem einzelnen Heuerverhältnis ergibt. Nun endet das beſtehende Heuerverhältnis aber meiſt, wenn der Offizier vom Dienſt abgelöſt wird, und es entſteht kein neues, ſolange er ohne Beſchäftigung gelaſſen wird. Daher kann der Offizier für die beſchäftigungsloſe Zwiſchenzeit keine Heuer verlangen. Das iſt jedoch unbillig. Denn auf dieſe Weiſe kann der Reeder den Offizier aller Bezüge berauben, ohne ihn von ſeiner Verpflichtung zu befreien, ſich für den Reeder bereit zu halten, um gegebenenfalls einen ihm angebotenen Dienſt anzunehmen. Daher iſt es nötig, daß ein neuer Tarifvertrag dem Schiffsoffizier für die Zeit, während der der Reeder ihn ohne Beſchäftigung läßt, einen Teil ſeiner Bezüge, etwa die halbe Heuer zugeſprochen wird. Hierdurch würde einerſeits der Offizier dafür entſchädigt, daß er ſich für den Reeder bereit hält, andererſeits aber den Reeder angeſpornt, ſeine feſtangeſtellten Offiziere, wenn irgend möglich, zu beſchäftigen.

Demgegenüber wird man aber dem Reeder das Recht zugeſtehen müſſen, den Schiffsoffizier während einer beſtimmten Zeit im Jahr

489a) Dies ergibt ſich aus der Entſtehungsgeſchichte der Beſtimmung.
489b) Sp. 264/51.
490) Sp. 273/24. 569/23.

ohne Zahlung von Bezügen beſchäftigungslos zu laſſen, d. h. ihm gehaltloſen Urlaub zu erteilen, da es ihm ſonſt in wirtſchaftlich ſchwierigen Zeiten kaum möglich ſein wird, alle feſtangeſtellten Offiziere in Dienſt zu behalten. Nach geltendem Recht kann die Erteilung eines gehaltloſen Urlaubs nur dadurch erfolgen, daß der Reeder und der Offizier durch Vereinbarung die Wirkungen des Heuerverhältniſſes für gewiſſe Zeit aufheben.[489]) Es iſt aber nötig, daß der Reeder ein einſeitiges Recht zur Erteilung gehaltsloſen Urlaubs bekommt, da es nicht angängig iſt, dieſe für die Geſamtheit der Offiziere ſo wichtige Maßnahme von der wirtſchaftlichen Einſicht der einzelnen Offiziere abhängig zu machen. Daher wird ein neuer Tarifvertrag eine entſprechende Beſtimmung zu treffen haben.

In Vorſtehendem ſind nur die Grundzüge des feſten Anſtellungsverhältniſſes kurz umriſſen. In der Praxis ergeben ſich nun für jedes einzelne Anſtellungsverhältnis eine große Zahl beſonderer Umſtände, die einer Regelung durch die Parteien bedürfen. Da dieſe Umſtände jedoch je nach der verſchiedenen Lage des Einzelfalles andersartig ſind, empfiehlt es ſich nicht, hierüber allgemeine tarifliche Beſtimmungen zu treffen; ſie ſind vielmehr für jedes Anſtellungsverhältnis durch beſondere Vereinbarung zwiſchen den Parteien feſtzulegen. Zu dieſem Zweck muß ein neuer Tarifvertrag es den Parteien zur Pflicht machen, bei Beginn des feſten Anſtellungsverhältniſſes einen beſonderen Anſtellungsvertrag zu ſchließen, wie er ſchon in dem vom deutſchen Seefahrtsausſchuß geſchaffenen Entwurf einer neuen S.O. im § 28 Abſ. 4 vorgeſehen war.[491]) Dieſer Anſtellungsvertrag könnte außerdem auch die rechtliche Grundlage für das Anſtellungsverhältnis bilden; dieſes würde dann nicht mehr mit Ablauf beſtimmter Zeit, ſondern mit Abſchluß des Vertrages entſtehen; dem Offizier müßte aber ein klagbarer Anſpruch auf Abſchluß eines Anſtellungsvertrages tariflich zugeſichert werden, der mit Ablauf beſtimmter Zeit entſtehen würde.

§ 21.

Beendigung des jeweiligen Arbeitsverhältnisses eines feſtangeſtellten Schiffsoffiziers.

Da bei feſter Anſtellung im Regelfall zwei Rechtsverhältniſſe nebeneinander beſtehen, kann man nicht ſchlechthin von der Beendigung des Dienſtverhältniſſes ſprechen, ſondern muß zwiſchen zweierlei unterſcheiden: nämlich der Beendigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes oder des jeweiligen Heuer- oder ſonſtigen Arbeitsverhältniſſes.

Das Erlöſchen des Heuerverhältniſſes vollzieht ſich bei feſter Anſtellung erheblich anders als ſonſt. Der wichtigſte Unterſchied

491) § 28 Abſ. 4 des Entwurfs; Bemerkungen von Herrn Kapitän Schneider.
492) Sp. 99/29.

beſteht darin, daß der Reeder auf Grund des feſten Anſtellungsverhältniſſes berechtigt iſt, das Heuerverhältnis ohne jede Entſchädigungspflicht jederzeit enden zu laſſen, da er den Schiffsoffizier beliebig ſeines alten Dienſtes entheben und in einen neuen verſetzen kann. Es handelt ſich hier um ein beſonderes Kündigungsrecht des Reeders, die ſog. Ablöſung, die ihre eigene Rechtsnatur hat und mit keinem der anderen Kündigungsrechte des Heuerrechts identiſch iſt.[492])

Die Ablöſung erfolgt durch Erklärung gegenüber dem Schiffsoffizier; es iſt nicht nötig, daß dabei das Wort ablöſen gebraucht wird; eine Ablöſung liegt vielmehr ſtets dann vor, wenn die Erklärung nicht klar zum Ausdruck bringt, daß dadurch das feſte Anſtellungsverhältnis beendet werden ſoll.[493]) Eine Kündigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes liegt jedoch vor, wenn das Wort „kündigen" gebraucht wird, da unter Kündigung nach der gebräuchlichen Ausdrucksweiſe nur eine auf Beendigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes gerichtete Erklärung verſtanden werden kann.[493])

Eine weitere Beſonderheit der feſten Anſtellung beſteht darin, daß der Schiffsoffizier in dieſem Fall das Heuerverhältnis in der Regel nicht kündigen kann. Denn der Schiffsoffizier kann nicht verlangen, von dem Dienſt auf einem beſtimmten Schiff abgelöſt zu werden, da er zur Annahme jeden zumutbaren Dienſtes verpflichtet wird. Eine Ausnahme wird man jedoch zulaſſen müſſen. Wenn nämlich der Dienſt im Laufe der Zeit ſich ſo verändert, daß er nicht mehr zumutbar erſcheint und in dieſem Fall der nicht feſtangeſtellte Offizier zur vorzeitigen Kündigung berechtigt wäre, kann man bei feſter Anſtellung dem Offizier ein Recht, die Ablöſung zu verlangen, nicht verſagen. Das iſt aber der Fall, wenn das Schiff die Flagge wechſelt (§ 74 Abſ. 1 Ziff. 2), wenn ein verſeuchter Hafen angelaufen wird und der Offizier dies zur Zeit des Dienſtantritts nicht erfahren hat (§ 74 Abſ. 1 Ziff. 4) und wenn der Kapitän dauernd ſeine Pflichten gegenüber dem Schiffsmann auf das Schwerſte verletzt, ohne daß den Reeder dabei ein Mitverſchulden trifft, z. B. der Reeder keine Kenntnis hat; denn eine derartige Pflichtverletzung hat auf das feſte Anſtellungsverhältnis keinen direkten Einfluß.

Außerdem erliſcht das Heuerverhältnis von ſelbſt infolge Schiffsverluſt, ohne daß das feſte Anſtellungsverhältnis durch dieſen Umſtand berührt wird.[494]) Denn das Erlöſchen hat den Grund, daß die beſondere Dienſtleiſtung auf dem beſtimmten Schiff unmöglich wird. Bei feſter Anſtellung hat der Schiffsoffizier im Fall des § 69 aber nicht die dort beſtimmten Anſprüche, da dieſe vorausſetzen, daß die Rechtsbeziehungen zwiſchen Offizier und Reeder gänzlich aufhören.

Schließlich endet das Heuerverhältnis ſtets dann, wenn das feſte Anſtellungsverhältnis erliſcht. Denn jenes iſt von dieſem abhängig. Außerdem ſind die Umſtände, die zur Beendigung des feſten Anſtel-

493) Sp. 304/29, 70/24; 157/24; 569/23; 66a; 260/24.
494) Sp. 9/29.

lungsverhältniſſes führen, ſtets auch Gründe für das Erlöſchen des Heuerverhältniſſes eines Nichtfeſtangeſtellten.

§ 22.

Beendigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes.

Die Beendigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes richtet ſich grundſätzlich nach den Vorſchriften, die für das einfache Heuerverhältnis gelten. Es ergeben ſich jedoch verſchiedene Abweichungen, teils aus ausdrücklichen Beſtimmungen, teils aus der beſonderen Natur des feſten Anſtellungsverhältniſſes.

Das feſte Anſtellungsverhältnis endet von ſelbſt nur bei Tod des Schiffsmanns oder infolge Erkrankung, wenn der Offizier dadurch zeitlebens zu jeglichen Schiffsdienſten untauglich wird; denn die Kontrahierungspflicht wird nicht ſchon dann gegenſtandslos, wenn die zur Zeit vom Offizier geſchuldete Dienſtleiſtung unmöglich wird, ſondern nur dann, wenn die Leiſtung von Offiziersdienſten ſchlechthin unmöglich wird, da dann der Abſchluß neuer Heuerverträge ſeinen Zweck verliert.[494a])

Die vorzeitige Kündigung iſt bei dem feſten Anſtellungsverhältnis gegenüber dem einfachen Heuerverhältnis ſtark beſchränkt. Der Schiffsoffizier kann nur aus den Gründen des § 74 vorzeitig kündigen, die ſich nicht aus den beſonderen Verhältniſſen des einzelnen Dienſtes ergeben. Denn dieſe können keinen Einfluß auf das feſte Anſtellungsverhältnis haben. Solche Gründe ſind grobe Pflichtverletzungen des Kapitäns, jedoch nur, wenn den Reeder ein Mitverſchulden trifft (z. B. der Reeder hat Kenntnis von fortdauernden Mißhandlungen der Offiziere durch den Kapitän, aber er enthebt den Kapitän nicht ſeiner Stellung). Ferner kann der Schiffsoffizier das feſte Anſtellungsverhältnis vorzeitig kündigen, wenn er ſich auf die Schiffer-, Steuermanns- oder Schiffsingenieurprüfungen vorbereiten will oder wenn er nachweiſt, daß er eine höhere Stellung im Schiffsdienſt erhalten kann oder daß nach der Anheuerung ein wichtiger Grund für die vorzeitige Beendigung eingetreten iſt. Auch bei feſter Anſtellung muß der Schiffsoffizier einen geeigneten Erſatzmann ſtellen. Die übrigen Gründe des § 74 berechtigen nicht zur vorzeitigen Kündigung. Das vorzeitige Kündigungsrecht des Reeders iſt bei feſter Anſtellung aber nicht beſchränkt. Das widerſpricht zwar dem Grundſatz, daß die für das Heuerverhältnis geltenden Vorſchriften auf das feſte Anſtellungsverhältnis nur inſoweit angewendet werden können, als ſie ſich nicht durch die beſonderen Umſtände des Dienſtes auf einem beſtimmten Schiff bedingt ſind. Der Tarifvertrag gibt aber unmißverſtändlich zu erkennen, daß er dem Reeder das vorzeitige

494a) Vgl. Sp. 278/24, 230/24.

Kündigungsrecht in allen Fällen des § 70 zubilligen will. Denn er ſpricht in § 43 wie in § 54 MT. dem feſtangeſtellten Schiffsoffizier beſondere Anſprüche für den Fall zu, daß dieſer nicht aus den Gründen des § 70 Ziff. 6 gekündigt iſt. Da nun der Tarifvertrag unter Kündigung des feſtangeſtellten Offiziers ausſchließlich die einſeitige Aufhebung des Anſtellungsverhältniſſes (nicht die des Heuerverhältniſſes) verſteht, ſo ergibt ſich, daß er die vorzeitige Kündigung ſowohl in den Fällen des § 70 Ziff. 1-5, wie auch den Fall des § 70 Ziff. 6 zulaſſen will.

Das feſte Anſtellungsverhältnis kann aber weder vom Reeder noch vom Offizier aus anderen als den aufgeführten Gründen, vor allem aus wichtigem Grund gemäß § 630 BGB. vorzeitig gekündigt werden. Denn auch bei feſter Anſtellung ſchließt das Kündigungsrecht der §§ 70, 74 S.O. als das ſpezielle Recht das allgemeine Kündigungsrecht des § 630 BGB. aus.[495])

Auch beim feſten Anſtellungsverhältnis hat der Reeder ein jederzeitiges (unbegründet vorzeitiges) Kündigungsrecht. Der Tarifvertrag hat nämlich jenen Gewohnheitsrechtsſatz auch für das feſte Anſtellungsverhältnis anerkannt. Denn die Tarifparteien haben zu § 41 MT. vereinbart, daß bei „Entlaſſungen entgegen den Beſtimmungen des § 39 MT." der Schiffsoffizier nicht einen Anſpruch auf Umſchaufriſt, ſondern nur die ſich aus § 72 S.O. ergebenden Anſprüche haben ſoll.[496]) Daraus folgt aber, daß der Tarifvertrag die Entlaſſung entgegen den Beſtimmungen des § 39 beim feſten Anſtellungsverhältnis für zuläſſig hält.

Die ordentliche Kündigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes iſt vom MT. beſonders und recht ausführlich geregelt. Nach § 41 MT. können der Reeder wie der Offizier mit zehntägiger Kündigungsfriſt „zur Entlaſſung in einem nach § 39 zuläſſigen Hafen" kündigen. Durch dieſen Paſſus wird, wie obend bereits ausgeführt, nicht der Ort der Entlaſſung, ſondern der Termin beſtimmt, auf den zu kündigen iſt. Dieſer Endtermin hat nur dann praktiſche Bedeutung, wenn bei Kündigung ein Heuerverhältnis beſteht, es ſonſt nicht möglich iſt, den Schiffsoffizier vom Schiff in einem von dieſem angelaufenen deutſchen Hafen zu entlaſſen. Iſt der Offizier zu der Zeit nur an Land oder garnicht beſchäftigt, ſo endet das Anſtellungsverhältnis mit Ablauf der 10tägigen Kündigungsfriſt.[497]) Da der Reeder den Offizier aber beliebig ablöſen kann, ſo muß im Gegenſatz zu verſchiedenen Entſcheidungen des Tarifſchiedsgerichts[498]) es für zuläſſig angeſehen werden, daß der Reeder zunächſt nur den Schiffsoffizier ablöſt und kurz darauf erſt das feſte

495) Vgl. oben §§ 9 und 11.
496) Die Protokollvereinbarung ſpricht zwar von § 73; es iſt aber anerkannt, daß damit § 72 gemeint iſt — Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider. Sp. 59/27, 42/26, 83/27, 213/27, 184/30.
497) Sp. 42/27; A M. 282/27; 280/26.
498) Sp. 282/27, 280/26, 42/27.

Anſtellungsverhältnis kündigt, ohne daß die Entlaſſung in einem nach § 41 zuläſſigen Hafen erfolgt.[497]) Uebrigens dürfte es ſich empfehlen, in einem künftigen Tarif die Beendigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes nicht mehr von der Entlaſſung in einem deutſchen Hafen abhängig zu machen, da ein praktiſches Bedürfnis für eine ſolche Vorſchrift nicht beſteht.

Der Schleppertarif kennt dieſen Endtermin nicht und hat auch die Kündigungsfriſten abweichend vom Haupttarif geregelt. Nach § 32 Schl.TV. beträgt ſie für den Reeder 15 Tage, für den Offizier jedoch nur 4 Tage; dieſer wird aber auch eine 15tägige Kündigungsfriſt nach § 27 Abſ. 2 Satz 2 S.O. für ſich in Anſpruch nehmen können, wenn ſie ihm günſtiger erſcheint, als die 4tägige Friſt. Denn die Anwendung des § 27 S.O. iſt keineswegs durch § 32 ausgeſchloſſen, da § 27 die Vereinbarung von Kündigungsfriſten, die für Reeder und Offizier verſchieden ſind, wie ſie § 32 getroffen hat, nicht für unzuläſſig erklärt, ſondern dem Schiffsoffizier lediglich ein beſonderes Recht gibt[499]); es ſind aber keine Anhaltspunkte dafür vorhanden, daß § 32 dies Recht des Schiffsoffiziers beſeitigen kann und hat beſeitigen wollen.

Die ordentliche Kündigung erfolgt nach § 27 S.O. § 43 MT. durch ſchriftliche Erklärung; auf Seiten des Reeders kann ſie nur vom Inhaber, Vorſtand oder Prokuriſt der Reederei, nicht aber vom Kapitän oder Inſpektor erklärt werden (§ 43 MT.). Da § 43 MT. (§ 32 Schl.TV.) ſchriftliche Erklärung der aus anderen als den Gründen des § 70 erfolgenden Kündigung fordert, erſcheint es fraglich, ob bei feſter Anſtellung nicht auch die unbegründet vorzeitige Kündigung ſchriftlich erfolgen müſſe. Dies würde jedoch praktiſch zu den größten Schwierigkeiten führen; man denke nur an den Fall, daß ein Offizier begründet vorzeitig durch mündliche Erklärung gekündigt ſei; ſtellt ſich ſpäter heraus, daß kein genügender Kündigungsgrund vorgelegen hat, dann wäre mangels ſchriftlicher Erklärung eine wirkſame unbegründet vorzeitige Kündigung nicht erfolgt und das Anſtellungsverhältnis dauerte fort, obwohl der Offizier längſt ſeiner Wege gegangen wäre. Nun ergibt ſich aber aus der Terminologie des Tarifvertrages, daß er die unbegründet vorzeitige Kündigung nicht mit dem Ausdruck „Kündigen“ erfaſſen will. Denn er bezeichnet dieſe als Entlaſſung entgegen den Beſtimmungen des § 39, da er ſie nicht als ſelbſtändige Kündigungsart anſieht. Wenn er daher von Kündigung aus anderen Gründen als denen des § 70 ſpricht, ſo will er nur die ordentliche Kündigung von der begründet vorzeitigen unterſcheiden, aber nicht die unbegründet vorzeitige einſchließen. Daher kann auch bei feſter Anſtellung die unbegründet vorzeitige Kündigung formlos, d. h. durch mündliche Erklärung oder durch konkludente Handlung erfolgen.

---

499) Vgl. oben § 5.

Kündigt der Reeder den Schiffsoffizier ordnungsgemäß nach § 41 MT., ſo hat dieſer Anſpruch auf Gewährung einer Umſchaufriſt, d. h der Reeder hat ihm während eines Monats Gelegenheit zu geben, ſich eine neue Stellung zu ſuchen.[500]) Gelegenheit zur Umſchau liegt ſtets dann vor, wenn das Schiff einen ganzen Monat im Hafen gelegen hat oder der Offizier an Land beſchäftigt war und in beiden Fällen genügend Freizeit während der Geſchäftsſtunden erhalten hat.[501]) Iſt das Schiff in Fahrt und der Offizier an Bord, ſo werden auf den Umſchaumonat nur die Tage angerechnet, während denen das Schiff ſich in einem größeren Hafen befindet, den es zum Löſchen oder Laden oder ſonſtigen mindeſtens 24ſtündigen Aufenthalt angelaufen hat.[502]) Gelegenheit zur Umſchau iſt nicht vorhanden an Sonntagen[502]) und während der Dauer einer Erkrankung des Offiziers, wenn dieſer infolge der Krankheit der Stellungsſuche nicht nachgehen kann.[503]) Wenn bei Ablauf des Anſtellungsverhältniſſes die Umſchaufriſt noch nicht völlig gewährt iſt, ſo ſind dem Offizier für die fehlenden Tage Heuer und Verpflegungsgeld zu zahlen.[504]) Dieſer Anſpruch führt nicht etwa eine Verlängerung des Anſtellungsverhältniſſes um die betreffende Zahl Tage herbei, ſondern beſteht nach deſſen Beendigung als ſelbſtändiger Anſpruch fort.[505]) Nimmt der Reeder während der Kündigungs- und Umſchaufriſt die Dienſte des Offiziers nicht mehr in Anſpruch, d. h. hat er das beſtehende Heuer- oder Arbeitsverhältnis beendet, ſo braucht er dem Offizier nur Heuer, aber nicht Verpflegungsgeld und Funktionszulage zu zahlen (§ 41 Abſ. 3 MT.). Dieſe Beſtimmung ſtellt nicht etwa eine Ausnahme der allgemeinen Regel des § 615 BGB. dar, da dieſe nur für Dienſtverhältniſſe, nicht aber für ein Rahmenverhältnis wie das Anſtellungsverhältnis gilt. Sie gibt dem Offizier vielmehr einen beſonderen Anſpruch, der ihm nach den allgemeinen Grundſätzen des Dienſtrechts nicht zuſtehen würde. Der Grundſatz des § 41 Abſ. 3 MT. gilt auch bei den nach dem KSchG. verlängerten Kündigungsfriſten; man kann ihn m. E. darüber hinaus in allen Fällen, in denen ein Heuerverhältnis nicht beſteht, alſo der Offizier beſchäftigungslos gelaſſen wird, zur Anwendung bringen.

Soweit der feſtangeſtellte Schiffsoffizier nun nach Vollendung des 25. Lebensjahres ſich 5 Jahre im Dienſte des Reeders befindet, richtet ſich die ordnungsmäßige Kündigung auch nach dem Kündigungsſchutzgeſetz. Bei Schiffsleuten, die Kündigungsſchutz genießen[506]), hat dies Geſetz nur inſoweit Einfluß auf die tariflichen Beſtimmungen, als es die Kündigungsfriſten verlängert. Bei der feſten Anſtellung

500) § 41 Abſ. 1 MT.
501) Mitteilung von Herrn Kapitän Schneider, § 41 Abſ. 2 Satz 1.
502) § 41 Abſ. 2 Satz 2 MT.; Sp. 175/27, 174/27, 19/28, 86/29.
503) Sp. 324/24, 169/25, 278/25, 99/26, 19/28, 165/29, 402/24.
504) § 41 Abſ. 2 Satz 1 MT.
505) Sp. 89/30.
506) Vgl. oben § 5.

hat es einſchneidendere Wirkungen. Denn die Tarifparteien haben vereinbart, daß die Beſtimmungen des Tarifs über die Kündigung bei feſter Anſtellung keine Anwendung finden ſollen, ſoweit der Offizier Kündigungsſchutz genießt.[507]) Das bedeutet aber, daß nicht nur die Friſten des § 2 KSchG. an die Stelle des § 41 MT. treten, ſondern daß auch der Anſpruch des Schiffsoffiziers auf Umſchaufriſt nicht entſteht. Außerdem iſt es ſehr fraglich, ob die Vorſchrift des § 41 MT. über die Form der Kündigung bei feſter Anſtellung auch neben dem KSchG. angewandt werden kann. Dagegen ſcheint zu ſprechen, daß es als Recht des Schiffsoffiziers angeſehen werden kann, nur eine ſchriftliche vom Inhaber, Vorſtand oder Prokuriſten der Reederei ausgeſtellte Kündigung gegen ſich gelten laſſen zu brauchen. Nun aber verſteht der Tarifvertrag unter den „Rechten des feſtangeſtellten Offiziers" nur das Recht auf längere Kündigungsfriſt und das auf Umſchaufriſt.[508]) Daher hat es auch nicht in der Abſicht der Parteien gelegen, durch die Protokollvereinbarung zu § 43 die Vorſchriften des § 43 über die Form der Kündigung auszuſchließen, wenn Kündigungsſchutz beſteht. Es wäre auch widerſinnig, dem Offizier beſondere Vorteile bezüglich des Ausſpruchs der Kündigung zu gewähren, wenn er weniger als 5 Jahre in Dienſt iſt, ſie ihm aber zu verſagen, wenn ſeine Dienſtzeit mehr als 5 Jahre beträgt. Wie bei dem Heuerverhältnis, ſo gilt bei dem feſten Anſtellungsverhältnis das KSchG. nur für die ordentliche Kündigung. Es ſchließt daher nicht die unbegründet vorzeitige Kündigung aus und erhöht aber das Abſtoppgeld im Verhältnis zur Dauer der Kündigungsfriſt.[509])

Zum Schluß iſt noch auf die Frage einzugehen, welche Anſprüche der feſtangeſtellte Offizier bei Beendigung des Verhältniſſes hat. Wird gleichzeitig ein Heuerverhältnis beendet, ſo ſtehen ihm dieſelben Rechte wie dem nicht feſtangeſtellten Offizier bei Erlöſchen des einfachen Heuerverhältniſſes zu. Beſteht kein Heuerverhältnis mehr, ſo kann der Offizier nicht auf Grund der Vorſchriften der S.O. und des § 44 MT. Rückbeförderung verlangen. Denn dieſer Anſpruch ſetzt voraus, daß der Schiffsoffizier von dem Dienſt an Bord entlaſſen wird, daß alſo ein Heuerverhältnis beendet wird. Um dem im Ausland gekündigten feſtangeſtellten Schiffsoffizier auch in dieſem Fall eine Möglichkeit zu verſchaffen, nach Deutſchland zurückzukehren, hat der Manteltarifvertrag von 1931 einen beſonderen Rückbeförderungsanſpruch im § 43 Abſ. 2 eingeführt. Dieſer ſetzt voraus, daß der Schiffsoffizier im Auftrag der Reederei ſich an Land aufhält. Der Anſpruch geht auf freie Rückreiſe zum Heimatort oder nach Wahl des Reeders nach dem inländiſchen Sitz der Reederei. Da dieſer Rückbeförderungsanſpruch, abgeſehen vom Rückbeförderungs-

507) Protokollvereinbarungen zu § 40 in Abſ. 2 MT.
508) Sp. 175/30; 15/31, vgl. auch Sp. 204/27.
509) Vgl. oben § 5.

ort, dem Anſpruch aus § 44 MT. ſehr ähnelt, wird man auch die für dieſen geltenden Grundſätze auf den beſonderen Rückbeförderungsanſpruch des feſtangeſtellten Schiffsoffiziers anwenden können.

Der feſtangeſtellte Schiffsoffizier hat nach der S.O. keinen Anſpruch auf ein Zeugnis, wenn ein Heuerverhältnis bei Beendigung des feſten Anſtellungsverhältniſſes nicht mehr beſteht.

Da das feſte Anſtellungsverhältnis ein vom Heuerverhältnis verſchiedenes Dienſtverhältnis iſt, kann aber der feſtangeſtellte Offizier ſtets auf Grund von § 630 BGB. vom Reeder ein Zeugnis verlangen, auch wenn der Offizier nicht bis zum Schluß im Schiffsdienſt geſtanden hat. Dies Zeugnis hat ſich über die ganze Zeit der feſten Anſtellung auszuſprechen[510]), während die gemäß § 18 S.O. in das Seefahrtsbuch eingetragene Dienſtbeſcheinigung und das nach dieſer Vorſchrift erteilte Führungszeugnis nur das letzte Heuerverhältnis betreffen darf. Der Tarifvertrag hat dieſe Verpflichtung des Reeders, die ſich ſchon aus § 630 BGB. ergibt, nochmals im § 54 MT. feſtgeſtellt.[510]) Darüber hinaus hat er aber im § 54 Abſ. 2 beſtimmt, daß dem feſtangeſtellten Offizier, der vom Reeder ordentlich, unbegründet vorzeitig oder wegen Reiſeaufgabe vorzeitig gekündigt iſt, auf Wunſch ein vorläufiges Zeugnis von dem zuſtändigen Reſſortchef zu erteilen iſt, das vom Kapitän gegengezeichnet werden kann und ſich auf die Fachleiſtungen und die Führung zu erſtrecken hat.

510) P. Ehlers S. 217.

Abkürzungen.

Arb R. = Potthoff, Zeitſchrift für das geſamte Arbeitsrecht.

AVG. = Angeſtelltenverſicherungsgeſetz.

AVAVG. = Geſetz über die Arbeitsvermittlung und Arbeitsloſenverſicherung.

ADHGB. = Allgemeines deutſches Handelsgeſetzbuch von 1861.

Bensh. Samml. = Entſcheidungen des Reichsarbeitsgerichts und der Landesarbeitsgerichte, herausgegeben von Bensh.

Bensh. = Bensheimer Verlag, Mannheim, Berlin und Leipzig.

Borchardt = Borchardt, Die Handelsgeſetze des Erdballs.

Brodmann = Brodmann, Seegeſetzgebung des deutſchen Reiches.

Buſch Archiv = Buſch Archiv für die Theorie und Praxis des allgemeinen deutſchen Handels- und Wechſelrechts.

Dietze = Dietze, Das Recht des kranken Schiffsmanns.

P. Ehlers = P. Ehlers, Der Tarifvertrag für die Seeſchiffahrt.

Eichholz = Eichholz, Grundzüge der Rechtsſtellung des Kapitäns.

Gierke = Otto von Gierke, Dauerſchuldverhältniſſe in Jherings Jahrbüchern Bd. 64.

Goldſchmidt = Goldſchmidts Zeitſchrift für das geſamte Handelsrecht.

Gſchnitzer = Gſchnitzer, Die Kündigung in Jherings Jahrbüchern B. 76.

Gſchnitzer Bd. 78 = Gſchnitzer, Die Kündigung in Jherings Jahrbüchern in Bd. 78.

GuKG. = Das Gewerbe- und Kaufmannsgericht (jetzt: das Arbeitsgericht) (Zeitſchrift).

Haerle = Haerle, Der Heuervertrag der Schiffsmannſchaft.

HdGZ. = Hamburgiſche Handelsgerichtszeitung.

H.Hd.G. = Hamburger Handelsgericht.

HGZ. = Hanſeatiſche Gerichtszeitung. (H. = Hauptblatt; Bbl. oder Bl. = Beiblatt).

HRZ. = Hanſeatiſche Rechtszeitſchrift.

HRGZ. = Hanſeatiſche Rechts- und Gerichtszeitſchrift.

v. Hippel = v. Hippel, Kommentar zur Seemannsordnung 2. Aufl.

Höchſtr.R. = Höchſtrichterliche Rechtſprechung.

HOLG. = Hanſeatiſches Oberlandesgericht zu Hamburg.

Hueck = Hueck, Kündigung und Entlaſſung.

JAR. = Jahrbuch des Arbeitsrechts.

JW. = Juriſtiſche Wochenſchrift.

Kaltenborn = Kaltenborn, Die Grundſätze des praktiſchen europäiſchen Seerechts.

Kaskel = Kaskel, Arbeitsrecht.

Knitſchky-Rudorff = Kniſchky-Rudorff, Die Seegeſetzgebung des Deutſchen Reiches.

Korn = Korn, Die öffentlich-rechtliche Stellung des Schiffsmanns.

Kreller = Kreller, Zum Entwurf eines allgemeinen Arbeitsvertragsgeſetzes im Archiv für die ziviliſtiſche Praxis Bd. 125.

Komm.Ber. 1902 = Bericht der VI. Kommiſſion über den Entwurf einer Seemannsordnung, 10. Leg.lat Per. 2. Seſſion 1900/1902 3. Anlagenband Aktenſtück Nr. 288 der Sten.Ber. des Reichstags.

KSchG. = Das Geſetz über die Kündigungsfriſten der älteren Angeſtellten (Kündigungsſchutzgeſetz) von 1926.

Loewe = Loewe, Die Seemannsordnung von 1902.

Lotmar = Lotmar, Der Arbeitsvertrag.

LZ. = Leipziger Zeitſchrift.

Mannhardt = Mannhardt, Die polizeilichen Aufgaben des Seemannsamtes.

Molitor-Hueck-Riezler = Molitor-Hueck-Riezler, Der Arbeitsvertrag.

Mot. 1927 = Begründung zum Entwurf eines Geſetzes betr. die Krankenverſicherung der Seeleute, St.-Ber. Anlagenband 420 Aktenſtück Nr. 3713.

Mot. 1872 = Begründung zum Entwurf einer Seemannsordnung 1. Leg.lat.Per. 3. Seſſion 1872 Band 3 Aktenſtück 65 der Sten.Ber. des Reichstags.

Mot. 1902 = Begründung zum Entwurf einer Seemannsordnung Sten.-Ber. des Reichstags, 10. Leg.lat.Per. 1. Seſſ. 1898/1900 5. Anlagenband Aktenſtück Nr. 663.

MT. = Der Manteltarif für die Beſatzungen der deutſchen Seefracht- u. Paſſagierſchiffen über 100 Br.R.T. vom 10. Oktober 1931.

NZfAR. = Neue Zeitſchrift für Arbeitsrecht.

OLG.E. = Die Rechtſprechung der Oberlandesgerichte.

Oertmann = Oertmann, Kommentar zum BGB., Allgemeiner Teil und Recht der Schuldverhältniſſe.

Oertmann, Arbeitsvertragsrecht = Oertmann, Deutſches Arbeitsvertragsrecht 1923.

Pappenheim = Pappenheim, Handbuch des Seerechts Bd. 2.

Pappenheim, Geſchl.Entw = Pappenheim, Geſchichtliche Entwicklung des Seehandels und ſeines Rechts.

Pappenheim in LZ. (oder Leipz. Zeitſchr.) = Pappenheim, Entlaſſung von Perſonen der Schiffsbeſatzung etc.

Perels = L. Perels, Die Seemannsordnung von 1902.

P. II. = Protokolle der Kommiſſion für die zweite Leſung des Entwurfs eines BGB. Bd. 2.

Prot. = Lutz, Protokolle der Kommiſſion zur Beratung eines allgemeinen deutſchen Handelsgeſetzbuchs.

Pöhls = Pöhls, Die Darſtellung des gemeinen deutſchen und hamburgiſchen Handelsrechts Bd. 3.

Planck = Planck-Strohal, Kommentar zum BGB. Bd. 2 1928.

Recht = Das Recht, Zeitſchrift.

RGBl. = Reichsgeſetzblatt.

RGR.Komm. = Kommentar der Reichsgerichtsräte zum BGB.

RGZ. = Entſcheidungen des Reichsgerichts in Zivilſachen.

RAG. = Entſcheidungen des Reichsarbeitsgerichts, Amtliche Sammlung

ROHG. = Entſcheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

RABl. = Reichsarbeitsblatt.

RVO. = Reichsverſicherungsordnung.

Schaps = Schaps-Mittelſtein-Sebba, Das deutſche Seerecht Bd. 2 1928.

Schaps Bd. 1 = ebend. Bd. 1 1921.

Schlesw.Holſt Anz. = Schleswig-Holſteiniſche Anzeigen, Sammlungen von Entſcheidungen.

Schl.TV. = Manteltarif für die Befatzungen der deutfchen Seefchlepper und Seeleichter.

Schneider-Stehr = Schneider-Stehr, Das Gefetz über die Kündigungsfriften der Angeftellten.

Sitzler-Goldfchmidt = Sitzler-Goldfchmidt, Das Gefetz über die Kündigungsfriften der Angeftellten.

Seebohm = Ulrich-Seebohm-Hirfch, Seerechtliche Erkenntniffe des Handelsgerichts zu Hamburg.

S.O. von 1872 = Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872.

S.O. oder S O. von 1902 = Seemannsordnung vom 2. Iuni 1902.

Sp. = Schiedsfpruch des Tarifchiedsgerichts für die Seefchiffahrt (die nachfolgenden Zahlen find die Aktenzeichen der betreffenden Streitfache).

Staudinger = Staudinger, Kommentar zum BGB. 9. Aufl. 1928.

Sten Ber. = Stenographifche Berichte des Reichstags.

Striethorft Archiv = Striethorfts Archiv für Rechtsfälle des königlichen Obertribunals zu Berlin.

Wagner = Wagner, Handbuch des Seerechts Bd. 1.

Wittich = Wittich, Zur Auslegung des § 67 S O. in Goldfchmidts Zeitfchrift für das gefamte Handelsrecht.

Wüftendörfer = Wüftendörfer, Seerecht in Eherenbergs Handbuch des gefamten Handelsrechts Bd. 7 Teil 2.

TV. = Tarifvertrag.

T.Sch.G. = Tarifchiedsgericht für die Seefchiffahrt.

Literaturverzeichnis.

I. Gesetzsammlungen und -materialien.

Andersen, Sammlung Hamburger Gesetze und Verordnungen.
Amtsblatt der freien und Hansestadt Hamburg.
Acta Cenventus Senatus et Civitatis Hamburgensis 1849 und 1854.
Beschlüsse des Ausschusses zur Neufassung der Seemannsordnung (Seefahrtsausschuß) erste Lesung, Hamburg, den 15. Mai 1922.
Borchard, Die Handelsgesetze des Erdballs.
Die deutsche Seemannsordnung (Friedrichsen'sche Ausgabe) und ihre Nebengesetze. 3. Aufl. Hamburg 1905.
Engelbrecht, Corpus iuris nautici (Sammlung aller Seerechte) Lübeck 1790.
Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preußischen Staaten nebst Motiven Berlin 1857.
Hamburger Gesetze und Verfassungen.
Hamburgische Gesetze und Verordnungen.
Lutz, Protokolle der Kommission für die Schaffung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, Würzburg 1858 — 1861.
Lappenberg, Sammlung der Gesetze und Verordnungen der freien und Hansestadt Hamburg seit 1814.
Motive zum Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches, Amtliche Ausgabe, Berlin 1888.
Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs eines bürgerlichen Gesetzbuchs, herausgegeben im Auftrag des Reichsjustizministeriums von Achilles, Spahn und Gebhard, Berlin 1897.
Protokolle der Kommissionen zur Vereinbarung von Tarifverträgen für die Seeschiffahrt sowie sonstige Akten, Notizen, Gutachten etc. über Tariffragen.
Reichsgesetzblatt.
Stenographische Berichte des Reichstags (nebst Anlagen).
Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft der freien und Hansestadt Hamburg.
Satzung des Verbands deutscher Reeder.
Tarifverträge der Seeschiffahrt seit 1918 (Manteltarife, Heuertarife und Zusatzverträge) sowie auch für gemischte Betriebe.
Vorschläge für die Verhandlungen über Veränderungen der Tarifverträge vom Herbst 1931.

II. Zeitschriften.

Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts, Berlin.
Die Angestelltenversicherung (Amtliche Nachrichten der Reichsversicherungsanstalt für die Angestelltenversicherung und die Spruchbehörden für die Angestelltenversicherung, Berlin
Buschs Archiv für die Theorie und Praxis des deutschen Handel- und Wechselrechts, Leipzig.
Deutsche Juristenzeitung.
Die Gewerkschaft, Organ des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs, Berlin.
Gewerbe- und Kaufmannsgericht (Das Arbeitsgericht), Monatsschrift des Arbeitsgerichtsverbandes.
Goldschmidt, Zeitschrift des gesamten Handelsrechts, Stuttgart.
Hansa, Schiffahrtszeitschrift, Hamburg.
Hanseatische Rechtszeitschrift (Bensheimer).

Hanſeatiſche Rechts- und Gerichtszeitſchrift (Bensheimer).
Jahrbuch des Arbeitsrechts, herausgegeben von Höniger (Bensheimer).
Juriſtiſche Wochenſchrift.
Juriſtiſche Rundſchau.
Neue Zeitſchrift für Arbeitsrecht, Herausgegeben von Derſch, Sitzler und Syrup (Bensheimer).
Potthoff, Das Arbeitsrecht, Zeitſchrift für das geſamte Dienſtrecht der Arbeiter, Angeſtellten und Beamten.
Das Recht, Rundſchau für den deutſchen Juriſtenſtand.
Reichsarbeitsblatt, Amtsblatt des Reichsarbeitsminiſteriums und der Reichsarbeitsverwaltung, herausgegeben vom Reichsarbeitsminiſterium.
Das Schlichtungsweſen, jetzt Arbeitsrecht und Schlichtung, Mitteilungsblatt der Schlichtungsausſchüſſe im Deutſchen Reich.

III. Sammlungen von Entſcheidungen u. ä.

Abraham, Hanſeatiſche Rechtſprechung auf dem Gebiet des Handels-, Verſicherungs- und Seerechts, Hamburg 1901
Beſprechungen der 3 Vorſitzenden des Tarifſchiedsgerichts.
Derſch-Flatow-Hueck-Nipperdey, Die Rechtſprechung des Reichsgerichts zum Arbeitsrecht.
Entſcheidungen des Reichsgerichts in Zivilſachen.
Entſcheidungen des Reichsgerichts in Strafſachen.
Entſcheidungen des Reichsarbeitsgerichts, herausgegeben von Mitgliedern des Gerichtshofs (Berlin und Leipzig).
Entſcheidungen des Reichsarbeitsgerichts und der Landesarbeitsgerichte, herausgegeben bei Bensheimer.
Entſcheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Entſcheidungen des Berliner Obertribunals, Bd. 66.
Hanſeatiſche Gerichtszeitung
Hamburgiſche Handelsgerichtszeitung.
Höchſtrichterliche Rechtſprechung.
Nathan, Handelsgerichtszeitung.
Rechtſprechung der Oberlandesgerichte.
Potthoff, Rechtſprechung des Arbeitsrechts, Stuttgart.
Schiedsſprüche des Tarifſchiedsgerichts für die Seeſchiffahrt.
(Die geſammelten Entſcheidungen des Schiedsgerichts ungedruckt.)
Die Rechtſprechung des Tarifſchiedsgerichts für Streitigkeiten aus den Tarifverträgen für Seeſchiffe (Gedruckte Sammlung wichtiger Entſcheidungen, herausgegeben vom Tarifſchiedsgericht).
Schleswig-Holſteinſche Anzeigen.
Seuffert, Archiv für die Entſcheidungen der oberſten Gerichte
Sörgel, Jahrbuch der Rechtſprechung und Rechtslehre.
Striethorſt, Archiv für Rechtsfälle, die zur Entſcheidung des Berliner Obertribunal gelangt ſind.
Ulrich-Seebohm-Hirſch, Seerechtliche Erkenntniſſe des Handelsgerichts in Hamburg, Hamburg 1858, 1861, 1866 und 1870.
Warneyer, Rechtſprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiet des Zivilrechts.
Warneyer, Jahrbuch der Entſcheidungen.
Ungedruckte Entſcheidungen des Landgerichts zu Hamburg und des Hanſeatiſchen Oberlandesgerichts ſowie Schriftſätze und ſonſtige Aktenſtücke in Sachen der Klage Weſtphal — Hamburg-Amerika-Linie Z. I. 958/29.

IV. Lehrbücher, Kommentare und Abhandlungen.

Abboth, The Law of merchant ships and seamen, London 1901 14th edition.
Achilles, Das bürgerliche Geſetzbuch, 12. Aufl. Berlin 1927. 13. Auflage.

Allendorf, Kommentar zum Geſetz über die Verſicherung der Angeſtellten Berlin 1925.
Anſchütz, Die Verfaſſung des Deutſchen Reiches, Kommentar, 11. Auflage, Berlin 1929
Anſchütz-Völderndorf, Kommentar zum allg. deutſchen Handelsgeſetzbuch. Erlangen 1868. Bd. 1.
Bacmeister, See- und Binnenſchiffahrtsrecht, Hamburg 1927.
Baum, Das Recht der Angeſtellten.
Berner, Lehrbuch des deutſchen Strafrechts. Leipzig 1891.
Brandis, Das deutſche Seerecht. Leipzig 1908.
Brodmann, Die Seegeſetzgebung des deutſchen Reiches, 2. Aufl. Berlin 1906.
Cancrin, Abhandlungen von dem Seerecht, Halle 1800.
Derſch, Das neue Geſetz über die Verſicherung der Angeſtellten.
Dernburg, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, 3. Aufl. Bensheimer 1926.
Das Consolato del Mare, Amſterdam 1723.
Dietze, Das Recht des kranken Seemanns, Leipzig 1929.
Düringer-Hachenburg, Kommentar zum Handelsgeſetzbuch 2. Aufl. Mannheim 1908, 3. Aufl. 1930.
Ehlers P., Der Tarifvertrag für die Seeſchiffahrt, Hamburg 1927.
Ehlers P., Gutachten über Tariffragen (ungedruckt).
Ehlers K., Bemerkungen zu der Frage, ob das Seemannsamt befugt iſt, Beſtimmungen des Heuervertrages, die gegen andere zwingende zivilrechtliche Beſtimmungen als die in der S.O. enthaltenen, von der Aufnahme in die Muſterrolle auszuſchließen (ungedruckt).
Ehlers H., Die Beſtätigung der Dispache. Marburg 1928.
Eichholz, Grundzüge der Rechtsſtellung des Kapitäns, Hamburg 1905.
Endemann, Handbuch des deutſchen Handels-, See- und Wechſelrechts. 4. Bd. 1 Abt.: Lewis-Schröder-Reatz, Seerecht. Leipzig 1884.
Enneccerus-Kipp-Wolf (Lehmann), Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 18./22. Aufl. Marburg 1923, 11. Bearbeitg. Marburg 1928.
Friedberg. Das Handelsgeſetzbuch des Deutſchen Reiches, 9. Aufl., Leipzig 1908.
Fiſcher, Handkommentar zu dem Geſetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitsloſenverſicherung in der Faſſung der Novellen vom 12. X. 29, 26. VIII. 30 und 1. XII. 30 5. Aufl. Stuttgart 1931.
Fiſcher-Henle, Bürgerliches Geſetzbuch, 10. Aufl. München 1918; 4. Aufl. 1900; 7. Aufl. 1906; 12. Aufl. 1923.
Gareis-Fuchſenberger, Das allg. deutſche Handelsgeſetzbuch Berlin 1891.
Gengler, Das deutſche Privatrecht 1892 4. Aufl. Erlangen und Leipzig.
Gierke, Otto von, Dauerſchuldverhältniſſe in Jherings Jahrbüchern Bd. 64.
Goldſchmit, Das Geſetz über die Kündigungsfriſten der Angeſtellten. 2. Aufl. Berlin—Wien 1929.
Gſchnitzer, Die Kündigung nach deutſchem und öſterreichiſchem Recht in Jherings Jahrbüchern Bd. 76 und Bd. 78.
1917.
Grapengeter, Der Ueberfahrtsvertrag des deutſchen Seerechts. Hall. Diſſ. Berlin.
Haerle, Der Heuervertrag der Schiffsleute und der Schiffsoffiziere. Tübingen 1906.
v. Hippel, Die Seemannsordnung von 1902. 1. Aufl. Berlin 1902. 2. Aufl. Berlin 1906.
v. Hahn, Commentar zum allg. deutſchen Handelsgeſetzbuch 4. Aufl. Braunſchweig 1894, ſowie auch andere Auflagen.
Holtzendorff, Encyklopädie der Rechtswiſſenſchaft, Leipzig 1890, 5. Aufl.
Hoeninger-Cahn-Griesebach, Schiffahrtsrechtliche Geſetze; Bensheimer 1925.
Hoffmann, Die Krankenverſicherung aus dem Kommentar zur RVO.
7. Aufl. Berlin 1927.
Hueck, Das Recht des Tarifvertrages Berlin 1920.
Hueck, Kündigung und Entlaſſung, Stuttgart 1921.

Hueck-Nipperdey, Lehrbuch des Arbeitsrechts (Bensheimer). 1./2. Aufl Bd. 1927, Bd. 2 1930; 3./5. Aufl. Bd. I 1931.
Hug, Das Kündigungsrecht Bd. 1 Aaran 1926.
Immerwahr, Die Kündigung Breslau 1898.
Jacobſen, Seerecht des Friedens und des Kriegs, Altona 1815.
Jakobi, Grundlehren des Arbeitsrechts. Leipzig 1927.
Jäger, Reichszivilgeſetze 7. Aufl. München, Berlin und Leipzig 1929.
Kaltenborn, Die Grundſätze des praktiſchen europäiſchen Seerechts, Berlin 1851.
Kaskel, Arbeitsrecht 2. Aufl. Berlin 1925; 3. Aufl. Berlin 1928.
Keidel, Handkommentar zum BGB. nach J. v. Staudingers Kommentar, München, Berlin und Leipzig 1931, 3. Aufl.
Klettke, Die Seemannsordnung und das Geſetz betr. die Verpflichtung der Handelsſchiffe zur Mitnahme von Schiffsleuten, Berlin 1873.
Knitſchky-Rudorff, Die Seegeſetzgebung des Deutſchen Reiches, 5. Aufl. Berlin 1913.
Korn, Die öffentlich-rechtliche Stellung des Schiffsmanns nach der Seemannsordnung von 1902. Erl. Diſſ. Leipzig 1908.
Koch, Das allgemeine Landrecht für die preußiſchen Staaten.
König, Handbuch des deutſchen Konſularweſens. 5. Aufl. Berlin 1896.
Kommentar der Reichsgerichtsräte zum BGB. 6. Aufl. Berlin und Leipzig 1928, ſowie auch frühere Auflagen.
Krainz, Syſtem des allgemeinen öſterreichiſchen Privatrechts. 5. Aufl. 1913.
Kreller, Zum Entwurf eines allgemeinen Arbeitsvertragsgeſetzes im Archiv für die ziviliſtiſche Praxis Bd. 125 S. 1—150.
Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburger Schiff- und Seerecht, wie ſolches in Tit. 13—19 des anderen Teils des Hamburger Stadtbuch enthalten iſt. Hamburg 1727.
Landmann-Rohmer, Kommentar zur Gewerbeordnung 7. Aufl. 1925, 8. Aufl. 1928.
Lehmann-Hoffmann, Kommentar zur Reichsverſicherungsordnung 7. Aufl. Berlin 1927.
Leo, Deutſches Seehandelsrecht. München 1902.
Lewis, Das deutſche Seerecht. 2. Aufl. Berlin 1883.
Lewis-Boyens, Das deutſche Seerecht, 2 Bde. 1897/1901.
Loewe, Die Seemannsordnung von 1902. Berlin 1903.
Lotmar, Der Arbeitsvertrag. Leipzig 1902 und 1908, 2 Bde.
Lütgens, Der Abſchluß des Heuervertrages und ſeine Vorausſetzungen. Leipz. Diſſ. Leipzig 1909.
Maclachlan, The law of merchant shipping. 6 th edition, 1923.
Makower, Kommentar zum ADHGB. (bezw. HGB.), Berlin, 115. Aufl., 1893, ſowie auch andere Auflagen.
Mannhardt, Die polizeilichen Aufgaben des Seemannsamt aus den Abhandlungen und Mitteilungen des Seminars für öffentliches Recht und Kolonialrecht in Hamburg, Hamburg 1913.
Molkenbuhr, Die neue Seemannsordnung und ihre Nebengeſetze aus dem Archiv für ſoziale Geſetzgebung und Statiſtik Bd. 17 S. 619 f.
Neumann, Handausgabe des Bürgerlichen Geſetzbuchs. 6. Aufl. Berlin 1912.
Oertmann, Kommentar zum BGB. Allgemeiner Teil und das Recht der Schuldverhältniſſe. 5. Aufl. Berlin 1929, ſowie auch frühere Auflagen.
Oertmann, Deutſches Arbeitsvertragsrecht. Berlin 1923.
Pappenheim, Handbuch des Seerechts Bd. 2 Leipzig 1906.
Pappenheim, Die geſchichtliche Entwicklung des Seehandels und ſeines Rechts, aus den Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. 103.
Pappenheim, Die Entlaſſung von Perſonen der Schiffsbeſatzung wegen Krieges. Leipziger Zeitſchrift 1915 S. 1617 ff.
Perels F., das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1882.
Perels F., Handbuch des allg. öffentlichen Seerechts im Deutſchen Reiche, Berlin 1884.

Perels F., Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutſchen Reiche, Berlin 1901.
Perels L., Die Seemannsordnung von 1902, Berlin 1902.
Perels L, Die Stellung des Kapitäns im deutſchen Seehandelsrecht, in Goldſchmidts Zeitſchrift 1906 Bd. 57 und 58.
Perels L., Aufſatz in Goltdammers Archiv für Strafrecht Bd. 55 S. 286/287.
Planck-Strohal, Kommentar zum BGB. 4. Aufl. Berlin 1914 und 1928 u. 1./2. Aufl. Berlin 1900.
Pöhls, Darſtellung des gemeinen deutſchen und hamburgiſchen Handelsrechts, Hamburg 1830.
Puchelt, Commentar zum allg. deutſchen Handelsgeſetzbuch Leipzig 1874 u. 1893.
Purlitz, Die Seemannsordnung, 1903.
Ritter, Die öffentlich-rechtlichen Pflichten des Kapitäns vor Antritt der Reiſe, 1894.
Roſenthal, Das Bürgerliche Geſetzbuch, 13. Aufl. Berlin 1931.
Staub, Kommentar zum allg. deutſchen Handelsgeſetzbuch 3./4. Aufl. Berlin 1896 ſowie auch andere Auflagen.
Staub-Könige, Kommentar zum HGB. 9. Aufl. München, Berlin und Leipzig 1926 ſowie auch andere Auflagen.
Scherer, Das deutſche Seerecht. Leipzig 1901.
Schneider-Stehr, Das Geſetz über die Kündigungsfriſten d. Angeſtellten. Berlin 19.
Schulz-Hartmann, Kommentar zum Angeſtelltenverſicherungsgeſetz. Berlin 1925.
Schow, Grundſätze des Seerechts. Leer 1857.
Siber, Die ſchuldrechtliche Vertragsfreiheit, in Jherings Jahrbüchern Bd. 70.
Sigel, Der gewerbliche Arbeitsvertrag. Stuttgart 1903.
Sinsheimer, Grundzüge des Arbeitsrecht 1921.
Sieveking, Das deutſche Seerecht. Hamburg 1927.
Silberſchmidt, Arbeitsrecht. München, Berlin und Leipzig 1926.
Sitzler-Goldſchmidt, Das Geſetz über die Kündigungsfriſten der Angeſtellten.
Sörgel, Bürgerliches Geſetzbuch Berlin 1931 5. Aufl. und 3. Aufl. 1926.
Stein-Jonas, Kommentar zur Zivilprozeßordnung für das Deutſche Reich. 14. Aufl. Tübingen 1929.
Stegemann, Die Seegeſetze des Deutſchen Reiches, Berlin 1887.
Stier-Somlo, Das Geſetz betr. die Arbeitsvermittlung und Arbeitsloſenverſicherung, Handausgabe, München 1928.
Stier-Somlo, Die Reichsverſicherungsordnung 3. Aufl. München 1929.
Sydow-Buſch-Krantz, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. 19. Aufl. Leipzig 1926; 20. Aufl. Leipzig 1930; 9. Aufl. Leipzig 1901.
Syrup-Weigert, Kommentar zum Geſetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitsloſenverſicherung 1927 und 1930 ſowie Ausführungsbeſtimmungen und Nachträge aus dem Jahre 1928. Bde. 6a—6e aus der Bücherei des Arbeitsrechts, Berlin 1928, 1929, 1930.
Staudinger, Kommentar zum BGB. 9. Aufl. München, Berlin, Leipzig 1928, ſowie auch die früheren Auflagen.
Schaps-Mittelſtein-Sebba, Das deutſche Seerecht 2. Aufl. Bd. 1 1921, Bd. 2 1929. 1. Aufl. 1906.
Titze, Das Recht des kaufmänniſchen Hilfsperſonals in Ehrenbergs Handbuch des geſamten Handelsrechts 2. Bd. 1918.
Titze, Die Unmöglichkeit der Leiſtung nach dem deutſchen bürgerlichen Recht, Leipzig 1900.
v. Tuhr, Der allgemeine Teil des deutſchen bürgerlichen Rechts. Leipzig 1910.
Warneyer, Kommentar zum Bürgerlichen Geſetzbuch Tübingen 1923 und 1927.
Wagner, Handbuch des Seerechts Bd. 1. Leipzig 1888.
Weber, Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geſchichtlichen Grundlagen. Tübingen 1907.
Weigert, Kommentar zum AVAVG.; Handausgabe, Berlin 1931.

Weber, Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geſchichtlichen Grundlagen. Tübingen 1907.
Weigert, Arbeitsrecht und Arbeitsſchutz, Berlin 1921; 4. Aufl. Berlin 1924.
Wittich, Zur Auslegung des § 67 S.O., in Goldſchmidts Zeitſchrift Bd. 57.
Volkhauſen, Das Recht der friſtloſen Entlaſſung, Berlin 1927.
Wüſtendörfer, Seerecht in Ehrenbergs Handbuch des geſamten Handelsrechts 7. Bd. 2. Abt. Leipzig 1923.
Zorn, Konſulargeſetzgebung des Deutſchen Reiches 1911.
Coſack, Lehrbuch des Handelsrechts. 10./11. Aufl. Stuttgart 1923.
Coſack-Mitteis, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts.
Hueck, Der Arbeitsvertrag Stuttgart 1922.
Molitor-Hueck-Riezler, Der Arbeitsvertrag. Bensheimer 1925.
Krohn-Knoll-Zſchimmer, Handkommentar zur Reichsverſicherungsordnung Berlin 1931.
Kohler, Die Menſchenhilfe in Jherings Jahrbüchern Bd. 25.
Zorn, Staatsrecht des Deutſchen Reiches Berlin 1897.

V. Sonſtige Quellen.

Als wertvolle Quelle müſſen in dieſem Zuſammenhang noch Mitteilungen genannt werden, die dem Verfaſſer aus den Kreiſen der Praxis gemacht ſind und die ſich vor allem auf techniſche Fragen ſowie auf Rechtsanſchauungen, die in den ſeemänniſchen und Reederkreiſen ſowie bei den Juriſten der Praxis (vor allem Mitteilungen von Herrn Dr. Paul Ehlers) herrſchen. Soweit dieſe Mitteilungen benutzt ſind, ſind ſie als mündliche Mitteilungen oder nur als Mitteilungen oder Bemerkungen oder in ähnlicher Weiſe in den Anmerkungen unter Nennung des Urhebers kenntlich gemacht worden. Beſonders erwähnt werden müſſen noch die Mitteilungen des Herrn Kapitän Schneider, die dem Verfaſſer nicht nur als Quelle einzelner Zitate, ſondern auch die Grundlage für allgemeine Kenntniſſe und Erkenntniſſe gedient haben.

Lebenslauf

Ich bin am 1. Juli 1907 als Sohn des Rechtsanwalts Dr. Paul Ehlers und ſeiner Ehefrau Eliſabeth geb. Mathies zu Hamburg geboren. Nach einjährigem häuslichen Unterricht beſuchte ich die Vorſchule der Realſchule von Herrn Dr. Th. Bieber und anſchließend das Realgymnaſium des Johanneums zu Hamburg, an welchem ich Oſtern 1926 die Reifeprüfung beſtand. Bevor ich die Univerſität bezog, war ich ein halbes Jahr praktiſch in der Anwaltskanzlei meines Vaters tätig. Ich ſtudierte daraufhin 7 Semeſter Rechtswiſſenſchaft, und zwar 4 Semeſter in Marburg, 1 Semeſter in München und 2 Semeſter in Hamburg. Am 31. Mai 1930 beſtand ich in Hamburg die erſte juriſtiſche Prüfung und wurde am 6. Juni zum Referendar ernannt. Im Vorbereitungsdienſt war ich bislang ein Jahr beim Amtsgericht in Hamburg, je 4 Monate bei der Staatsanwaltſchaft und dem Landgericht dortſelbſt ſowie 6 Monate bei einer Hamburger Anwaltsfirma beſchäftigt. Am 10. März 1932 beſtand ich in Marburg die Doktorprüfung mit dem Prädikat „cum laude“.